** Année 1949. — N° 56 C. R. Le Numéro : 5 francs. Lundi 11 Juillet 1949. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 500 fr. ; ÉTRANGER : 1.400 fr.
(*Compte chèque postal :* 100.97, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 15 FRANCS

SESSION DE 1949 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 55e SÉANCE

Séance du Dimanche 10 Juillet 1949.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Rappel au règlement.
M. Bousch, Mme le président.

3. — Transmission d'une proposition de loi déclarée d'urgence.
M. Léo Hamon, Mme le président.

4. — Transmission de projets de loi.

5. — Transmission d'une proposition de loi.

6. — Dépôt d'un rapport.

7. — Dépôt d'un avis.

8. — Nomination d'un membre d'une commission.

9. — Déclassement de l'ancienne enceinte fortifiée de Strasbourg. — Adoption, sans débat, d'un avis sur un projet de loi.

10. — Réorganisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques. — Discussion d'un avis sur un projet de loi.

Motion préjudicielle de M. Berlioz. — MM. Berlioz, Paul Ramadier, ministre de la défense nationale; Rotinat, président de la commission de la défense nationale.

Rappel au règlement: M. Bousch, Mme le président.

MM. Lodéon, Berlioz.

Rappel au règlement: M. Demusois, Mme le président.

MM. Durand-Réville, Marrane.

Rejet, au scrutin public, de la motion.

Discussion générale: MM. Alric, rapporteur de la commission de la défense nationale; Boisrond, président et rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication; Pellenc, rapporteur pour avis de la commission des finances; le ministre, Dulin, le président de la commission, le général Corniglion-Molinier, Bousch, Meric, Dupic, Jean-Moreau, secrétaire d'Etat aux forces armées (air); Demusois.

Passage à la discussion des articles.

Renvoi de la suite de la discussion.

11. — Renvoi pour avis.

12. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE Mme DEVAUD, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme le président. Le procès-verbal de la séance du 8 juillet a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

RAPPEL AU REGLEMENT

M. Bousch. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Bousch.

M. Bousch. Madame le président, j'aimerais bien que vous donniez connaissance de l'article du règlement concernant le quorum de l'Assemblée.

Mme le président. La question du quorum est réglée par l'article 39 du règlement, ainsi rédigé dans son premier alinéa :

« Le Conseil est toujours en nombre pour délibérer et pour régler son ordre du jour. »

M. Bousch. Je constate le petit nombre des sénateurs présents.

— 3 —

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI DECLAREE D'URGENCE

Mme le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi tendant à fixer les conditions dans lesquelles peut être levée l'immunité d'un député, d'un conseiller de la République ou d'un conseiller de l'Union française, que l'Assemblée nationale a adoptée après déclaration d'urgence.

Conformément à l'article 59 du règlement, la discussion d'urgence de cette proposition est de droit devant le Conseil de la République.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 600 et distribuée. S'il n'y a pas d'opposition, elle est renvoyée à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.

M. Léo Hamon. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. Mesdames, messieurs, cette proposition de loi pose un problème de qualification, non seulement dans son texte, mais encore pour le choix de la commission.

L'on pourrait se demander si ce qui prédomine, en l'espèce, est le droit pénal, auquel cas la commission de la justice serait compétente, ou si c'est le statut de l'élu, auquel cas c'est la commission du suffrage universel qui est compétente.

Je ne veux pas engager un débat sur le fond des choses, ni même sur la dévolution à telle ou telle commission, d'autant plus que nous sommes certainement unanimement désireux d'entendre, dans cette affaire, M. le président de la commission de la justice et de législation. Même si certains d'entre nous ne doivent pas être d'accord avec lui.

Je propose donc, simplement, pour tout concilier et toutes réserves étant ainsi faites sur ce qui aurait dû être un débat de principe sur la compétence, que la commission du suffrage universel soit saisie, elle aussi, mais pour avis.

M. Jacques Debû-Bridel. Si c'est du ressort de la commission du suffrage universel.

M. Durand-Reville. Absolument pas!

Mme le président. Le Conseil sera d'accord pour que la commission saisie au fond soit la commission de la justice, et que la commission du suffrage universel soit saisie pour avis.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

La discussion d'urgence aura lieu dans les conditions fixées à l'article 59 du règlement.

— 4 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

Mme le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale autorisant le Président de la République à ratifier le statut du Conseil de l'Europe signé à Londres le 5 mai 1949 et fixant les modalités de désignation des représentants de la France à l'Assemblée consultative prévue par ce statut.

Le projet de loi sera imprimé sous le nœ 603, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, régularisant la situation des élèves recrutés au concours de 1947 de l'école centrale des arts et manufactures.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 604, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de l'éducation nationale, des beaux-arts, des sports, de la jeunesse et des loisirs. (*Assentiment.*)

— 5 —

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

Mme le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter la liste des inéligibilités prévues par le paragraphe 3° de l'article 12 de la loi du 30 novembre 1875 sur l'élection des députés, complété par l'article 45 de la loi du 5 octobre 1946 relative à l'élection des membres de l'Assemblée nationale.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 605, distribuée, et s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions. (*Assentiment.*)

— 6 —

DEPOT D'UN RAPPORT

Mme le président. J'ai reçu de M. Alric un rapport fait au nom de la commission de la défense nationale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réorganisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques et de la société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation et à la protection des secrets de la défense nationale (n° 544, année 1949).

Le rapport est imprimé sous le n° 601 et distribué.

— 7 —

DEPOT D'UN AVIS

Mme le président. J'ai reçu de M. Boisrond un avis présenté au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réorganisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques et de la société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation et à la protection des secrets de la défense nationale (n°s 544 et 601, année 1949).

L'avis est imprimé sous le n° 602 et distribué.

— 8 —

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UNE COMMISSION

Mme le président. L'ordre du jour appelle la nomination, par suite de vacance, d'un membre d'une commission générale.

Conformément à l'article 16 du règlement, le nom du candidat a été inséré au *Journal officiel* du 7 juillet 1949.

Le secrétariat général n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature validée et je proclame M. Razac, membre de la commission de la France d'outre-mer.

— 9 —

DECLASSEMENT DE L'ANCIENNE ENCEINTE FORTIFIEE DE STRASBOURG

Adoption, sans débat, d'un avis sur un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au déclassement de l'ancienne enceinte fortifiée de Strasbourg. (N°s 417 et 550, année 1949).

Je donne lecture de l'article unique :

« *Article unique.* — Les dispositions de la loi du 22 juillet 1922 relative au déclassement de l'ancienne enceinte fortifiée de la ville de Strasbourg, sont prorogées de quinze ans, à compter du 22 juillet 1947 ».

Je mets aux voix l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 10 —

REORGANISATION DES SOCIETES NATIONALES DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

Discussion d'un avis sur un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réorganisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques et de la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation et à la protection des secrets de la défense nationale. (N° 544, année 1949).

Je suis saisie d'une motion préjudicielle présentée par M. Berlioz et les membres du parti communiste.

J'en donne lecture :

« Le Conseil de la République,

« Repoussant toute fermeture ou toute liquidation des usines nationales d'aéronautique, tout licenciement de leur personnel, décide d'ajourner la discussion du projet de loi n° 544 jusqu'à ce que le Gouvernement ait mis en application un programme utilisant à plein, pour les besoins pacifiques de reconstruction et d'équipement du pays, le potentiel de production des sociétés nationales de constructions aéronautiques et de la S. N. E. C. M. A. »

La parole est à M. Berlioz.

M. Berlioz. Mesdames, messieurs, le groupe communiste a l'honneur de demander au Conseil de la République de bien vouloir écarter, dès l'abord, l'examen du projet de loi n° 544 en votant une motion préjudicielle ainsi conçue :

« Le Conseil de la République, repoussant toute fermeture ou toute liquidation des usines nationales d'aéronautique, tout licenciement de leur personnel, décide d'ajourner la discussion du projet de loi n° 544 jusqu'à ce que le Gouvernement ait mis en application un programme utilisant à plein, pour les besoins pacifiques de reconstruction et d'équipement du pays, le potentiel de production des sociétés nationales de constructions aéronautiques et de la S. N. E. C. M. A. »

A l'Assemblée nationale, nos amis du groupe communiste ont dit ce qu'il fallait penser du texte qui était primitivement soumis à l'approbation des députés. Celui qui est issu de la discussion consacre, certes, la disparition d'un ou deux articles particulièrement néfastes comme l'article 7, mais tel quil est il n'en reste pas moins extrêmement dangereux.

Le Gouvernement, en abandonnant cet article 7 et quelques autres dispositions dont il a d'ailleurs dit qu'il pouvait parfaitement se passer, a jeté un peu de lest.

Dans son désir d'associer le Parlement à sa mauvaise action jusque dans les détails, il avait sans doute sous-estimé les remous qui agitent sa majorité dont les éléments les plus honnêtes sont troublés en voyant jusqu'où on veut les conduire et hésitent parfois devant la vive réaction des masses populaires indignées dont l'union se resserre chaque jour pour mettre obstacle à des desseins trop transparents.

D'ailleurs, pour plus de sûreté, le Gouvernement a mis la souveraineté populaire devant le fait accompli. Avant que la discussion ne soit terminée, à l'Assemblée nationale même, des usines de la banlieue parisienne appartenant à la Société nationale du Centre ont été fermées et occupées par des forces de police, peut être tout de même étonnées — ces forces de police — de lire, sur les portes closes des établissements, ces inscriptions tracées en lettres

énormes par les ouvriers licenciés et licenciés définitivement, semble-t-il, au moins pour l'usine de Colombes: « Nous refusons d'être des chômeurs! Nous voulons travailler. »

Cependant, tel qu'il est, le projet, appelé par dérision sans doute: projet de réorganisation de l'industrie aéronautique, faciliterait encore la prise de mesures très graves. C'est par allusion à la gravité de ces mesures que le Conseil économique, à une grosse majorité, dans son avis du 22 juin dernier, condamnait le projet gouvernemental.

Dans cet avis, il disait notamment ceci: « Le projet a pour objet de permettre au ministre de la défense nationale de réduire à son gré le potentiel de l'industrie aéronautique », et plus loin: « Le projet tend à édicter, à l'encontre des ouvriers, des mesures inadmissibles ».

Comme le texte primitif, le texte modifié par l'Assemblée, qui nous est présenté aujourd'hui, entre encore, en réalité, à plein dans le cadre de l'ensemble de la politique gouvernementale de démission nationale et de répression antiouvrière. Nous savons, d'ailleurs, par expérience, que les deux choses vont toujours de pair.

Il ne s'agit pas de régler, par l'adoption de ce projet, un problème d'adaptation technique ou financière.

M. le secrétaire d'Etat à l'air nous disait l'autre jour au cours de la discussion de son budget: « Nous voulons ramener notre potentiel à l'échelle de nos besoins et de nos moyens. »

Il faut aller plus loin et voir en fonction de quelle perspective et par qui ces besoins et ces moyens sont déterminés. Ces questions fondamentales ne sont ni techniques ni financières; elles sont politiques.

Le projet dit de réorganisation qui nous est soumis n'est pas un projet de réorganisation mais un projet de désorganisation, de liquidation d'une de nos plus belles richesses nationales: l'industrie aéronautique française. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Il est aussi dirigé contre la classe ouvrière, contre un personnel d'élite que vous prétendez, monsieur le ministre de la défense nationale, déposséder de ses conquêtes sociales et réduire à la misère du chômage. Le projet est dirigé contre la France, contre son indépendance nationale, contre son avenir.

C'est à ce double titre que nous vous demandons, mesdames, messieurs, d'ajourner la discussion du projet. Ce sera une manière facile de manifester votre volonté de sauvegarder nos sociétés nationales de constructions aéronautiques et la S. N. E. C. M. A., biens de la Nation, ainsi, que les conditions d'existence de dizaines de milliers d'ouvriers et de techniciens, parure la nation.

Le prétexte à l'offensive présente contre les entreprises nationalisées et leur personnel serait, à première vue, la situation financière difficile dans laquelle elles se trouvent.

Je veux essayer d'examiner d'un peu plus près cette question, quitte à faire un peu d'histoire, l'histoire de la trahison de la France par ses fausses élites dirigeantes. Ce n'est pas tellement de l'histoire ancienne, c'est même de l'histoire très contemporaine, parce que c'est une opération semblable que l'on prépare aujourd'hui.

Les sociétés nationales de construction de cellules ont été constituées en 1936 — elles étaient alors, si je ne me trompe, au nombre de 7, nombre réduit à 4 en 1945 — en raison des scandales de la gestion de grandes sociétés privées d'aviation, qui avaient conservé des méthodes artisanales de production et, dont le rendement industriel était défectueux, leurs propriétaires se contentant alors d'encaisser, sans moderniser leur outillage, d'énormes bénéfices liés aux commandes de l'Etat.

Cette nationalisation des entreprises fabriquant les cellules fut d'ailleurs imparfaite, entravée qu'elle était par Georges Bonnet, alors ministre des finances, avant de devenir, selon l'expression de Gabriel Péri « le ministre étranger des affaires françaises » et qui, d'ailleurs, soit ministre des finances, soit « ministre étranger des affaires françaises », était en tout temps — c'est le général Gamelin qui l'a dit lui-même — l'espion de von Ribentropp à Paris.

Les conditions financières désastreuses qu'il leur imposa — faiblesse du capital social initial par exemple — pèsent encore aujourd'hui lourdement sur le fonctionnement de ces sociétés nationales. Bonnet empêcha les usines de moteurs et d'équipement d'être nationalisées en même temps que les sociétés de constructions de cellules; et on se souvient que c'est par suite du manque de moteurs et d'équipement que nos avions sont restés par centaines inachevés avant la guerre.

Les sociétés nationales alors constituées, démunies de fonds de roulement, devaient constamment faire appel aux banques et subir le chantage de ces dernières, qui étaient alors des banques privées. La fabrication en série était sabotée sous les formes les plus variées, y compris déjà — ce n'est pas aujourd'hui une chose nouvelle — par le payement avec long retard des dettes de l'Etat aux sociétés. Les dirigeants de ces sociétés nationales étaient d'ailleurs pour beaucoup restés en même temps dirigeants de sociétés privées, et vous devez penser à quelles combinaisons ce double jeu devait donner lieu.

En somme, la cinquième colonne n'avait déjà pas mal travaillé au moment de la nationalisation des usines de constructions aéronautiques. C'était là une partie du travail de la réaction pour préparer la défaite, afin de prendre le pouvoir en France.

Je veux rappeler ici, une fois encore, pour balayer les calomnies dont on a abreuvé les travailleurs de l'aviation dès cette époque — on continue à le faire aujourd'hui — comment la fédération des métaux dénonça — en vain d'ailleurs— les responsables des carences et des lacunes, alors manifestes dans notre industrie de constructions aéronautiques.

Je ne citerai qu'un seul document auquel j'ai déjà fait allusion dans la discussion du budget de l'air il y a quelques jours, parmi d'ailleurs beaucoup d'autres documents que j'ai dans mon dossier.

C'est le 29 octobre 1938, quelques semaines après la désastreuse abdication de Munich, que la fédération des métaux faisait remettre personnellement à chaque député et sénateur, ainsi qu'aux délégués au congrès radical qui se réunissait alors à Marseille, une brochure intitulée: « Des avions pour la France! »

La lettre d'envoi aux députés et sénateurs, signée de notre ami Ambroise Croizat, secrétaire général de la fédération des métaux, signale que cette brochure porte sur deux questions: les faiblesses de la production aéronautique française, les remèdes permettant de les surmonter.

Le premier alinéa de cette brochure, le seul dont je vous donnerai connaissance, est ainsi rédigé:

« Au moment où une campagne effrénée de la presse réactionnaire s'efforce d'accréditer l'idée que la production aéronautique française n'est pas à la hauteur de ses tâches — on dirait que c'est écrit aujourd'hui! — et que la responsabilité de cet état de choses incombe aux ouvriers et techniciens de l'aviation, il semble utile de mettre à la disposition de tous les honnêtes gens des éléments d'appréciation leur permettant de juger sans parti pris les causes des faiblesses de cette branche importante de notre défense nationale et de trouver les remèdes permettant de les éliminer ».

Ces éléments d'appréciation, réunis dans la brochure en question et dans d'autres, dont il fut par la suite donné connaissance au pays, sont des précisions éclatantes sur le sabotage de la défense nationale dans cette branche essentielle.

L'acte d'accusation se termine par l'indication des remèdes proposés, parmi lesquels, de la part des ouvriers de l'aviation, l'engagement d'accomplir l'effort nécessaire partout où des dérogations seraient justifiées — il s'agissait d'allonger la semaine de travail — et d'apporter leur appui à toutes mesures susceptibles d'aboutir à l'accroissement de la production dans l'aéronautique française.

Les organisations ouvrières, la fédération des métaux, ne furent pas écoutées. Le Gouvernement de cette époque avait un autre souci — comme l'histoire se répète avec vraiment beaucoup de similitude, mesdames, messieurs! — il avait le souci de reprendre à la classe ouvrière les avantages que lui avait valus sa propre action en 1936 et le front populaire, le souci de diviser et d'affaiblir notre peuple pour mieux pouvoir le livrer à l'envahisseur. Il faisait déjà de l'anticommunisme. Il couvrait toute sa politique d'anticommunisme et l'on sait trop comment, d'étape en étape, cet anticommunisme, paravent des attaques contre les républicains dans leur ensemble et contre les institutions démocratiques a amené le pays aux suprêmes humiliations, à la douleur et à la mort de milliers de ses fils. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Gnome et Rhône, elle, société de construction de moteurs, ne devint société nationale, sous le nom de S. N. E. C. M. A., qu'après la Libération. Elle avait travaillé à tour de bras pour la Wehrmacht. Elle lui avait fourni plus de 9.000 moteurs. Elle avait été une belle illustration de la trahison des trusts sans patrie.

Il était juste qu'après la Libération elle entrât dans le patrimoine national. Il était juste aussi que les administrateurs et les directeurs de cette société soient durement frappés par la justice, mais ils ont été acquittés dernièrement, bénéficiant de cette vague de clémence qui absout et réhabilite les pires collaborateurs et assassins, tandis que la résistance active, celle qui a lutté les armes à la main pour délivrer le sol et l'âme nationale, est traquée pour n'avoir pas compris assez tôt les nécessités de l'Europe, de votre Europe antisoviétique qui fut déjà la grande pensée de Hitler et de Laval. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Nos usines aéronautiques, après la libération, au mois d'août 1944, étaient dans une situation lamentable. Les bombardements alliés les avaient largement démolies, leurs meilleures machines avaient été transportées en Allemagne, volées par les nazis.

Leurs dirigeants, ayant collaboré à fond avec l'ennemi, étaient en fuite ou sous les verrous. 80 p. 100 de notre infrastructure était détruite. Notre technique était en général restée au niveau de 1939. Tout était à faire pour reconstruire une industrie indispensable à notre relèvement.

Il fallait partir à zéro. On est parti pratiquement de zéro, comme l'a déclaré lors des débats à l'Assemblée nationale M. Michelet, ancien ministre de la guerre.

L'aviation française reprit pourtant vie après août 1944, malgré ces conditions déplorables. Son personnel se remit courageusement à l'ouvrage, dans des ateliers qu'il avait sauvés de la destruction totale, qui étaient souvent sans toit, manquant d'électricité et de matières premières. Ce personnel aimait sa tâche et guidé par le sens le plus profond de l'intérêt national, il dépassa littéralement les possibilités qui lui restaient; d'abord pour assurer la participation maximum de la France à l'achèvement de la guerre contre l'Allemagne hitlérienne, ensuite pour essayer de donner au pays les moyens de transport qui lui manquaient.

Ingénieurs, ouvriers, techniciens, chercheurs, n'écoutaient pas alors les voix défaitistes qui, reprenant les conseils d'attentisme du temps de l'occupation, leur disaient: « Votre effort est inutile! Vous ne rattraperez jamais la technique anglaise ou américaine! Vous n'aurez jamais assez de moyens! Ne gardez plutôt qu'un petit nombre d'établissements et achetez votre matériel à l'étranger! »

Le 3 avril 1945, se réunissait un premier congrès national de l'aviation française groupant techniciens, ouvriers, utilisateurs, civils et militaires, pilotes notamment autour du ministre de l'air et de ses services, car alors on faisait confiance aux professionnels de l'aéronautique pour qu'ils contribuent à l'orientation de l'effort national.

Ils s'employèrent à ce congrès et après ce congrès, avec le plus grand enthousiasme, à la reconstruction des ailes françaises brisées. L'impulsion venait de Charles Tillon, ministre du Gouvernement provisoire du général de Gaulle.

Pas un homme n'a été aussi vilipendé, insulté. Encore au cours du récent débat à l'Assemblée, il est devenu le bouc émissaire des étrangleurs de nos sociétés nationales .

M. Marrane. Très bien!

M. Berlioz. On ne lui pardonne pas d'avoir eu foi dans les destinées de notre industrie aéronautique, d'avoir mis à la porte de son cabinet tant de démarcheurs, empressés à dénigrer la production nationale, d'avoir dénoncé tant de saboteurs de cette dernière.

On lui a reproché d'avoir voulu donner du travail, un travail utile, à tous les ouvriers de l'aviation à qui il demandait de déployer toujours plus d'ardeur afin de gagner la bataille de la production française.

Au fond, on le hait surtout parce qu'il fut un des meilleurs organisateurs et dirigeants des cohortes de francs-tireurs et partisans qui harcelèrent le Boche et le chassèrent de France. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Autant de raisons qui font que nous sommes fiers de Charles Tillon et que nous lui rendons hommage!

Nous rendons hommage à ce patriote éminent qui, d'ailleurs, n'est pas monté à la tribune de l'Assemblée en accusé, mais en accusateur parce qu'il continue, aujourd'hui comme hier, à défendre la France contre ses fossoyeurs. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

En 1946, les crédits du ministère de l'armement confié à Charles Tillon furent considérablement réduits, dans une proportion beaucoup plus forte que les crédits des forces armées car, déjà à cette époque, nos soi-disant spécialistes des questions militaires s'orientaient, ou étaient orientés, vers la constitution d'une armée forte en effectifs, faible en matériel que l'étranger s'offrait à nous fournir.

C'est alors que fut décidé, avec l'accord unanime des ministres, avec l'approbation de la presque totalité de l'Assemblée constituante, la reconversion d'une partie des établissements de l'armement. Le surplus des possibilités de ces établissements et des sociétés nationales d'aéronautique, en particulier, devait être utilisé pour des fabrications de paix, et contribuer au rééquipement pacifique du pays. Les premières propositions en ce sens furent présentées dans le projet de budget de l'armement pour le premier trimestre 1946 dont j'avais alors l'honneur d'être le rapporteur à l'Assemblée nationale. Ce premier budget fut discuté à l'Assemblée le 1er janvier 1946 et les constituants applaudirent entre autres à la presque unanimité cette phrase du discours du ministre Charles Tillon:

« Qui donc accepterait de voir disperser des techniciens, des ouvriers en perdant un potentiel de production précieux ? Il faut utiliser toutes les heures de travail dont dispose le ministère de l'armement à produire pour l'économie nationale. »

Le plan provisoire de reconversion fut mis au point au cours de cette année 1946. M. Charles Tillon avait notamment l'ambition de doter la France d'une puissante industrie de la machine agricole qui lui faisait défaut. Les études de fabrications en série de tracteurs réclamés avec insistance par nos paysans, furent les premières à être entreprises.

C'est à ce moment que la bataille contre les sociétés nationales, contre notre industrie aéronautique reprit avec une violence redoublée. Les journalistes, certainement désintéressés, dans certaine presse née quelquefois des bénéfices de l'édification du mur de l'Atlantique, menèrent une campagne acharnée tendant à faire croire que la France était incapable de fabriquer de bons avions, encore moins de solides tracteurs agricoles. La France en produisait cependant, et nous recevions des commandes de l'étranger.

Dans son rapport sur le projet que nous sommes appelés à étudier aujourd'hui, M. Pierre-Henri Teitgen — *Journal officiel* du 25 juin dernier — a reconnu ceci:

« Le dernier salon de l'Aéronautique et les récentes présentations de prototypes fournissent la preuve de la valeur technique des constructeurs, des ingénieurs et des ouvriers de l'industrie aéronautique ».

On peut dire que si l'industrie de la construction aéronautique a survécu à l'offensive de désorganisation menée contre elle, c'est vraiment un miracle. Aucune société privée n'aurait résisté à de telles attaques, les odieuses campagnes des journaux étaient en effet accompagnées de formes les plus évidentes, ou sournoises, de sabotages.

Je n'en citerai que quelques exemples.

Les retards de livraison des fournisseurs d'accessoires — appareillage électrique, trains d'atterrissage — fournisseurs qui sont des sociétés privées, qui ne respectaient pas les engagements pris; en second lieu, les modifications constantes imposées aux appareils toujours remis sur le chantier pour une raison quelconque. La sortie du SO 30 R a été ainsi retardée de deux ans, alors que la fabrication en série était commencée, que six pays étrangers nous avaient passé des commandes. Les commandes ont été, bien entendu, perdues à cause de ce retard, mais le *Convair* américain du même type a eu le temps d'achever sa mise au point laborieuse pendant ces deux ans, et de se présenter en concurrent, et l'on est maintenant en train de décider l'arrêt de la fabrication du S. O. 30 R. pour que l'autre appareil prenne sa place.

Je citerai en troisième lieu les remaniements permanents de programmes fragmentaires, ou plutôt l'absence de programme de construction qui sévit depuis plus de deux ans dans notre pays. Les avions qui sortent aujourd'hui, comme le S. E. 2010 et le S. O. 30 P., sont des avions inscrits dans le programme de Charles Tillon. Depuis l'élimination de Charles Tillon, depuis le départ des ministres communistes, aucun type nouveau n'a été mis à l'étude ou en construction par les sociétés nationales.

Je citerai encore comme exemple de ce sabotage les actes directement criminels, depuis ces tuyauteries du *Martinet* incisées au couteau à l'usine de Bourges, ces bouchons d'étoupe dans les tuyauteries d'huile des moteurs fabriqués à la S. N. E. C. M. A. après essais au banc, jusqu'à ces accidents mystérieux et jamais expliqués survenus au *Martinet*, et dont notre grande aviatrice Maryse Hilz fut victime, au *Latécoère* qui faisait le service de la Martinique, explosant en l'air après avoir reçu au départ un singulier colis de conture dont on n'a jamais retrouvé ni l'expéditeur ni le destinataire.

Non seulement le Gouvernement n'a rien fait pour répondre aux calomnies déversées sur les sociétés nationales, pour essayer de dire la vérité sur ces actes de sabotage et ces crimes, mais il y a joint sa volonté d'étouffement des sociétés nationales.

Il n'y a pas une entreprise privée, je le répète, qui aurait résisté aux moyens mis en œuvre pour réduire à la faillite et pour couler les sociétés nationales. L'Etat client fixe le prix de ses commandes à des taux très inférieurs aux coefficients normaux de l'industrie et nous produirons quelques chiffres précis sur ce point tout à l'heure. L'Etat débiteur ne paye pas ses dettes ou ajourne indéfiniment ses versements.

En fin 1947, il avait près de 8 milliards de dettes envers la trésorerie des sociétés nationales. Est-ce qu'il ne doit pas encore aujourd'hui, par exemple, un milliard ou un peu plus à la société du Centre ? L'Etat exige de la S. N. E. C. M. A. qu'elle fasse figurer au passif de son bilan, bilan qui est paru au *Journal officiel* du 17 juin, 500 millions pour confiscation de profits illicites réalisés par la société Gnome-et-Rhône et ses filiales du temps des boches, ainsi que le remboursement du matériel enlevé à l'usine par les nazis et récupéré en Allemagne avec beaucoup de peine, matériel qui, cependant, il semble, devait revenir de droit à la société.

Le *Figaro* du 9 juin n'exagérait vraiment pas quand il écrivait: « L'Etat sabote systématiquement la production des sociétés nationales », et M. Pellenc, notre distingué rapporteur, n'est pas loin d'aboutir à la même conclusion dans son rapport établi au nom de la sous-commission spécialisée, rapport où nous relevons ces lignes: « Il est vraiment inadmissible d'en arriver au point où l'on voit l'Etat étrangler ses propres affaires ». (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

A gauche. Il tue ses propres enfants pour leur conserver un père!

M. Berlioz. Situation difficile, répondez-vous pour justifier votre suprême attaque. Cette situation, je crois l'avoir démontré, était déjà difficile au départ des sociétés nationales. Elle l'était après la libération. Elle l'était au milieu de l'année 1946, au moment de la reconversion. Nous avons vu tout cela, mais reconnaissez que vous avez tout essayé pour aggraver cette situation difficile.

Une aviation avait été créée au milieu des ruines, la reconversion était viable; mais, depuis deux ans, vous avez organisé la paralysie de la production, vous avez réduit systématiquement les possibilités d'exploitation rationnelle des usines nationales, vous avez diminué les commandes, parce qu'à votre gré on fabriquait là trop de matériel français risquant de faire concurrence au matériel étranger.

C'est ainsi qu'on a vu la société Air France refuser d'acheter des avions français, mais recevoir des avions américains plus chers, sans souci de nos ressources en devises appréciées.

C'est ainsi qu'il est interdit d'exporter d'excellents appareils de transport et des pièces détachées en vertu de l'accord bilatéral signé le 28 juin 1948 par notre ministre des affaires étrangères avec les Etats-Unis. Selon la loi américaine du 3 avril 1948, entérinée par ledit accord, il est défendu à la S. N. E. C. M. A. d'expédier à la Pologne des matériels que cette dernière puissance ne demanderait pas mieux que d'acheter. (*Exclamations au centre.*)

C'est ainsi encore que nous importons des tracteurs américains alors qu'il y a 1.400 tracteurs français stockés à l'usine d'Argenteuil de la S. N. E. C. M. A. Le comité d'entreprise a engagé des pourparlers avec la république Argentine pour la vente de plusieurs centaines de ces tracteurs, mais la lourdeur des taxes françaises à l'exportation gêne la conclusion du marché. Pendant ce temps, les trusts américains construisent près de Bourges une immense usine de fabrication de machines agricoles. C'est ainsi que la proposition de la Société nationale des chemins de fer de faire fabriquer par l'usine de Marignane de la Société des constructions aéronautiques du Sud-Est 60.000 wagons-tombereau dont nous manquons a été écartée, mais il arrive des Etats-Unis des milliers de wagons qui sont remontés en France.

Mesdames, messieurs, je pourrais citer cent exemples de cet ordre; c'est inutile. Il est visible que votre projet de loi met le couronnement à ces actes successifs de sabotage et de liquidation. Vous pourriez arrêter l'exécution de toutes les commandes qu'il vous plairait; vous voudriez pouvoir fermer toutes les usines qu'il vous ferait plaisir de fermer. Le rapport d'un de vos prétendus techniciens, M. Surleau, ne disait-il pas « que toutes les usines peuvent être supprimées dans la région parisienne, sauf celle de Courbevoie ».

Votre projet, dit de réorganisation des sociétés de constructions aéronautiques, correspond ainsi exactement aux exigences de l'étranger, aux exigences du plan Marshall jusqu'à présent, à celles du pacte Atlantique à partir de maintenant. La crise économique grandissante aux Etats-Unis, les nécessités de leur préparation hystérique à la guerre vous font obligation — une obligation que vous acceptez d'un cœur léger parce qu'elle vous fait croire qu'ainsi vous sauverez ou tout au moins vous prolongerez l'agonie du système capitaliste mondial — de désindustrialiser la France, d'acheter le matériel des ministres-fournisseurs américains.

Un journal qui n'est pas suspect de sympathie pour les communistes, *Le Monde*, concluait, le 10 décembre 1948, une enquête qu'il avait menée sur la situation de l'industrie aéronautique en France en ces termes:

« De ce bref coup d'œil sur l'industrie aéronautique française, que faut-il conclure? La France a un budget de l'air, mais pas de politique aéronautique. Circonstance aggravante actuellement, elle ne peut pas en avoir. D'abord technique, puis sociale, enfin politique, le drame de l'aéronautique française est maintenant entré sur le plan international, et ce n'est malheureusement plus de chez nous que se manœuvrent les commandes. »

Malgré les airs de techniciens que vous vous donnez vous-mêmes, la continuation de l'étranglement de nos usines nationales est donc bien une question politique et non pas une simple question technique ou financière. C'est une question de la plus haute politique; c'est un aspect douloureux de la méconnaissance des intérêts nationaux, qui sont, en l'occurrence, la conservation et l'utilisation à plein de notre potentiel aéronautique et industriel en général.

C'est votre orientation, messieurs du Gouvernement, sur l'impérialisme américain, qui vous commande de dissoudre ou de démolir les usines nationales de constructions d'appareils et de moteurs. Périsse l'industrie française, périsse la France, pourvu que le capitalisme vive, le capitalisme américain à l'ombre duquel vous espérez pouvoir garder une petite place! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Ce sont les mêmes motifs de classe qui faisaient déjà agir les fossoyeurs de la patrie au temps de Munich et de la drôle de guerre, au temps où la fédération des métaux réunissait ces documents dont j'ai donné une idée tout à l'heure. Le protecteur que recherchent les fossoyeurs a seulement changé de nom. C'est pour lui être agréable que vous vous apprêtez à accroître un peu plus le chômage dans notre pays, puisqu'à l'importation de ses marchandises se joint la nécessité d'exportation de la crise pour l'impérialisme américain.

Le constructeur d'avions, M. Saulnier, dont le nom compte dans l'aviation française, a résumé dans les termes ci-après le seul programme que vous pouvez avoir aujourd'hui: « Le Gouvernement et le ministre de l'air — il a déclaré cela dans une conférence de presse — ont abdiqué et fait appel au matériel étranger; demain, un général délégué par les Etats-Unis arrivera en France pour faire adopter un projet — celui-ci, le projet n° 544 — selon lequel l'industrie aéronautique sera purement américaine. Ce serait réduire... » — continue M. Saulnier — « ...la France au rôle du Libéria ».

La France, vous voulez effectivement en faire un Libéria, parce que vous avez peur de la classe ouvrière et ce n'est pas un des moindres motifs de votre projet. Cette classe ouvrière s'unit tous les jours un peu plus largement et un peu plus solidement. Les syndiqués de toutes tendances se rassemblent pour revendiquer une vie décente, des conventions collectives, le respect des droits acquis de haute lutte, et pour défendre aussi la paix, leur bien le plus précieux.

Vous savez que la colère prolétarienne s'accumule, et vous vous préoccupez de diviser, de mater ces masses ouvrières qui veulent que ça change. 18.000 ou 20.000 travailleurs des sociétés nationales vont se trouver privés de leur gagne-pain si votre projet prend force de loi, et même sans ce projet, vous l'avez avoué à l'Assemblée nationale, car vous avez, dites-vous, des armes suffisantes entre les mains pour le faire.

Avec une plus grande armée de sans-travail miséreux, vous pensez pouvoir faire pression sur le reste des ouvriers. Vous faites planer une menace redoutable sur les professionnels de tous genres de nos usines nationales. Vous leur faites déjà dire par vos hommes: « Acceptez tout, les bas salaires, les cadences infernales de production, la suppression de vos droits syndicaux, les fabrications exclusives pour la guerre, sinon votre place sera prise par d'autres. Courbez-vous afin de rester au travail! »

Croyez-vous, monsieur le ministre de la défense nationale, qu'ils peuvent comprendre vos prétendus arguments techniques, ceux de la Société nationale du Centre, de l'usine de Colombes, qui lisent le texte publié dernièrement par leur directeur, M. Boisseau.

Celui-ci a déclaré: « Je suis convaincu que la fabrication des tracteurs Percheron doit être rentable ainsi que les autres fabrications de reconversion de Colombes. Comparez certaines usines qui fabriquent des tracteurs en France: Vierzon, Continental, etc... L'usine de Colombes est mieux placée, au point de vue outillage et personnel qualifié, cadres, techniciens et ouvriers. Ma conscience de technicien, conclut M. le directeur Boisseau, m'interdit d'assister à la fermeture d'une usine d'une telle importance pour l'avenir du pays. »

Vous imaginez-vous que ces ouvriers accepteront vos arguments, prétendument financiers, eux qui dénoncent devant l'opinion publique le fait que la résiliation des marchés et la liquidation coûteraient 3 milliards et demi, alors que cette somme permettrait de faire tourner les usines pour les besoins du pays?

L'économie du pays, les besoins du pays! Du directeur au manœuvre spécialisé de la métallurgie, ils ne songent qu'au pays. Ils le veulent grand et libre, indépendant et propre tandis qu'ils voient, une nouvelle fois, leurs gouvernants se séparer des intérêts de la nation, de la nation tout court.

Vos soucis, à vous, sont moins nobles que ceux du directeur et du personnel des usines. Pour atteindre ce personnel, qui a démontré pendant la guerre, dans sa lutte pour la Libération, ensuite pour reconstruire une industrie aéronautique solide et capable de vivre, qu'il est animé de la plus haute conscience du devoir national, vous n'hésitez pas à le déprécier — comme vous dépréciez le matériel qu'il façonne — à porter sur lui des jugements qui sont autant d'injures. Vous lui reprochez d'avoir fait preuve de conceptions hardies, nouvelles et fécondes, comme si ce n'était pas leur fierté et leur gloire à ces ingénieurs et ouvriers de l'aviation. Vous lui reprochez d'avoir inventé. Ils auraient eu plus de mérite, avez-vous dit, à copier, à se mettre à l'école de ce qui avait été fait à l'étranger. Vous dénoncez sa capacité de produire du matériel de grande qualité, et surtout, pleins de dépit devant sa haute maturité politique, vous prétendez le rabaisser — ce sont vos propres termes, monsieur le ministre de la défense nationale — a n'être qu' « une masse de manœuvre toujours prête à se lancer dans le sens qu'on aurait voulu. » « On », c'est naturellement le parti communiste. Pour vous, tout est subordonné à cette nécessité primordiale d'atteindre le parti communiste: elle vous fait oublier tout le reste.

Avec l'article 7 de votre projet dont vous avez demandé la disonction parce que vous pouvez vous en passer, tout au moins le croyez-vous, sous prétexte de sauvegarder « les secrets de la défense nationales », secrets que vous avez livrés depuis longtemps à l'état-major de Fontainebleau ou à ces kyrielles d'émissaires de l'organisation Marshall qui hantent les bureaux ministériels, vous voulez être habi-

lité à monter ici une sorte de succursale de la commission des activités antiaméricaines.

Vous nous rappelez vraiment trop ce Georges Bonnet que j'ai déjà évoqué tout à l'heure, qui, en juillet 1939, donnait à l'ambassadeur d'Allemagne à Paris Von Welzek, l'assurance qu'il mettrait « les communistes à la raison » afin d'être plus tranquillement en mesure de précipiter la France sous la botte de l'occupant.

Mesdames et messieurs, voilà les raisons pour lesquelles nous vous demandons d'adopter notre motion préjudicielle. Elles sont sérieuses, elles sont françaises. Il faut empêcher que soit commis un crime contre la nation et contre les porteurs du plus pur sentiment national que sont les ingénieurs, chercheurs, ouvriers de tous grades de notre industrie aéronautique.

Nous vous sollicitons, par l'adoption de la motion préjudicielle, d'interdire au Gouvernement toute mesure de fermeture ou d'aliénation des usines nationales, de la société du Centre et de la S. N. E. C. M. A. plus particulièrement visées aujourd'hui, de lui interdire tout licenciement de leur personnel.

Il est parfaitement possible, cela vous sera démontré par la suite, d'établir et de mettre en application un programme qui ne sera pas le programme découlant du pacte Atlantique de guerre, le seul programme que le Gouvernement est autorisé à produire, mais un programme utilisant à plein, pour les activités pacifiques de reconstruction et d'équipement, le potentiel de production technique et humain de ces usines, potentiel dont la valeur est immense.

Il ne suffit pas d'envisager uniquement des fabrications de guerre. On ne pense qu'à celles-là! On peut aussi entreprendre, dans ces usines, des fabrications de paix infiniment plus intéressantes et dont notre pays a un besoin beaucoup plus grand. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

On peut réparer encore les conséquences des sabotages réalisés en vue de couler les sociétés nationales françaises dans le temps où l'on reconstruit les usines d'aviation dans l'Allemagne de l'Ouest non dénazifiée et vouée à de nouvelles destinées européennes aventureuses.

On peut faire confiance au personnel des usines aéronautiques, pour aider à mettre ces industries au service d'une économie pacifique. Il ne demande qu'à travailler pour la satisfaction des immenses besoins de nos concitoyens, pour parfaire nos transports aériens avec du matériel français et alimenter une exportation dont la liberté doit être reconquise.

Ceux de la S. N. E. C. M. A., par exemple, dont on dit tant de mal, savent bien qu'ils pourraient entreprendre immédiatement, par exemple, la fabrication des machines à tailler les engrenages dont les industriels ont un besoin pressant et qu'on fait venir à grands frais des Etats-Unis. Ceux-là ne peuvent pas admettre qu'on liquide leur usine, sous couleur de « remise en ordre ».

Pour le personnel de la S. N. E. C. M. A. la remise en ordre a été faite lorsqu'à la libération on a débarrassé les travailleurs de l'usine — pas assez radicalement, hélas! — de leurs administrateurs et directeurs traîtres. La remise en ordre, pour eux, ne saurait consister à voir reparaître, à la tête de leurs bureaux et ateliers, ces amnistiés sans scrupules qui attendent de profiter à bon compte du mauvais coup que serait le vôtre.

Mesdames, messieurs, notre proposition de motion préjudicielle vous donne ainsi l'occasion de repousser une agression du Gouvernement contre notre industrie aéronautique, d'empêcher qu'un coup terrible lui soit porté au moment où elle peut vivre et prospérer, avec le renom mondial qu'elle n'a pas perdu, qu'elle mérite encore.

Voter une motion préjudicielle c'est dire bien haut avec nous, mesdames, messieurs, que notre industrie aéronautique doit vivre et prospérer, c'est affirmer qu'elle doit produire dans l'intérêt général du pays et de la paix.

C'est empêcher des milliers d'ouvriers patriotes, qui ne demandent qu'à travailler, d'être affamés pour que des profits étrangers puissent être maintenus.

C'est se prononcer pour l'indépendance nationale de la France, économique, militaire et politique.

Pour nous, en tout cas, si vous suivez le Gouvernement de démission nationale dans ses projets d'amoindrissement du patrimoine commun, l'action continuera dans le pays avec les travailleurs de l'aviation et l'ensemble de la classe ouvrière. Avec le peuple tout entier, contre l'arrêt des usines dont nous avons besoin et qui peuvent tourner à plein; l'action continuera contre une mutilation sacrilège des forces vives de la nation, contre une besogne antifrançaise et contre les criminels qui accomplissent cette besogne. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. le ministre de la défense nationale.

M. Paul Ramadier, *ministre de la défense nationale.* Mesdames, messieurs, les sociétés aéronautiques sont au point qu'il est impossible de retarder une opération d'assainissement douloureuse, difficile mais grâce à laquelle notre industrie aéronautique, perdant ses illusions pour conserver sa substance, pourra continuer à exister.

Sans doute, c'est la faillite d'une certaine politique et nous aurons tout à l'heure l'occasion de le dire. Ce n'est pas notre faute si nous en sommes venus au point où il est nécessaire qu'un syndic déclare cette faillite.

M. Berlioz. Vous l'avez provoquée sciemment et sans répit depuis deux ans.

M. le ministre. L'ajourner, ce serait transformer cette faillite en banqueroute. C'est l'intérêt de l'Etat et l'intérêt de la France qu'avec courage le Parlement aborde le problème, sans reculer devant les solutions nécessaires.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Rotinat, *président de la commission de la défense nationale.* La commission repousse la motion et demande au Conseil de poursuivre l'examen du projet de loi.

Mme le président. Personne ne demande la parole ?...

Je vais consulter le Conseil de la République sur la motion préjudicielle.

M. Bousch. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Bousch.

M. Bousch. Madame le président, avant de procéder au vote je voudrais vous demander de faire constater si le quorum est atteint.

Mme le président. Je vais consulter le bureau.

Je précise qu'il ne s'agit pas du quorum en séance, mais du quorum dans l'enceinte du Palais.

Messieurs les secrétaires, veuillez m'indiquer si le quorum est atteint.

(*Le bureau exprime l'avis que le quorum est atteint.*) (*Vives protestations.*)

Voix nombreuses. Le quorum n'est pas atteint!

M. Jacques Debû-Bridel. Je proteste de toutes mes forces.

Mme le président. Avant de protester, permettez-moi de vous rappeler les termes de l'article 60 consacré à cette question:

« Le vote est valable quel que soit le nombre des votants, si, avant l'ouverture du scrutin, le bureau n'a pas été appelé à constater le nombre des présents, ou, lorsqu'ayant été appelé à le faire, il a déclaré que le Conseil était en nombre pour voter. »

En vertu de cet article, le bureau est donc qualifié, seul, pour constater si le quorum est atteint.

Or, le bureau déclare que le quorum est atteint. (*Exclamations sur les bancs supérieurs de la droite, du centre, de la gauche et de l'extrême gauche.*)

M. Marrane. Il n'est pas exigeant !

M. Bousch. Ce n'est pas sérieux!

M. Léonetti (*s'adressant aux membres du groupe d'action démocratique et républicaine*). Ce n'est pas vous qui faites la loi ici.

M. Lodéon. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Lodéon.

M. Lodéon. Mesdames, messieurs, je ne serais certainement pas intervenu dans ce débat technique si l'orateur qui m'a précédé n'avait fait allusion à un malheur que nous avons eu à déplorer l'année dernière et qui a coûté la vie à un nombre important de représentants de la nation française. Il s'agit de la catastrophe du Laté.

J'ai entendu insinuer qu'elle serait peut-être due à un sabotage qui, lui-même, aurait été inspiré par une concurrence commerciale ou économique. C'est bien la première fois, alors que tous nous sommes penchés sur ce problème et que nous ne demandons qu'à savoir, que j'aborde ce petit côté d'un grand malheur, et j'espère qu'il y aura là-dessus quelques explications ou quelques justifications. Je dis que c'est grave, parce que, à l'heure où précisément la liaison entre les Antilles et la France est envisagée, la méfiance ne peut qu'aboutir à la ruine et à l'abandon complet de la ligne, ce que ne veut probablement pas l'orateur qui m'a précédé.

Nous avons eu, dans cette catastrophe, assez de morts, assez de deuils pour ne pas spéculer sur ce malheur, pour ne pas en faire un instrument partisan de séparation ou de méfiance. Ces morts doivent nous inciter à travailler pour la sécurité dans la paix et dans l'amour. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Berlioz. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Berlioz.

M. Berlioz. Comment pouvez-vous penser que j'aie voulu spéculer sur les victimes de l'accident du *Latécoère* ? Je déplore, comme vous, le malheur. Mais je n'ai rien inventé. Cela a été dit dix fois, à l'Assemblée et dans la presse, et n'a jamais été démenti. Un colis, soi-disant de confitures, a été mis au départ dans cet avion et il a explosé. On n'en a jamais retrouvé ni l'expéditeur ni le destinataire, mais l'explosion, en dehors des victimes qu'elle a faites, a eu pour résultat que, depuis, les Latécoère ont été écartés des lignes de la Martinique et qu'il faut, pour aller là-bas, passer par les lignes américaines.

M. Lodéon. Il n'y en a pas!

M. le ministre. On n'a jamais retrouvé que ceux qui l'ont inventé après coup.

M. Demusois. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

Mme le président. La parole est à M. Demusois.

M. Demusois. Vous avez lu, Madame le président, l'article 66 du règlement, et au point de vue de la lecture, il n'y a rien à redire, mais vous admettrez, comme moi, que l'assemblée, souveraine en l'état, est tout de même libre d'apprécier si les secrétaires ne se trompent pas ou n'exagèrent pas dans leur réponse lorsqu'ils prétendent que sur une assemblée de 315 membres, pour laquelle le quorum devrait être au moins de 158, le quorum est atteint dans la circonstance. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la droite, du centre et de la gauche.*)

M. Bolifraud. Nous sommes quarante-deux!

M. Debû-Bridel. Et il n'y a personne dans les couloirs!

M. Demusois. Nous sommes ici quarante-deux. Je veux bien qu'il y ait peut-être un brouillard devant les yeux des secrétaires, qui ne leur permet pas de compter très exactement. Mais enfin, vous-même, madame le président, tout le monde ici est obligé de constater que le quorum n'est pas atteint. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme le président. Monsieur Demusois, je ne puis que me référer à l'article 66 du règlement que le Conseil a voté. Or cet article donne compétence au seul bureau pour déclarer si le quorum est atteint ou non. Je suis donc obligée de m'en rapporter au bureau.

Par conséquent, je ne peux que mettre aux voix la motion préjudicielle présentée par votre groupe.

M. Durand-Réville. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

Mme le président. La parole est à M. Durand-Réville.

M. Durand-Réville. Je voudrais dire les raisons pour lesquelles je m'opposerai à la motion préjudicielle.

J'ai écouté avec attention M. Berlioz et j'ai retenu de ses explications deux faits particuliers.

Il nous a dit d'abord que des centaines de tracteurs de fabrication française étaient à la disposition de l'exportation et que, malgré cela, nous étions obligés d'importer des tracteurs étrangers.

Je voudrais, sur ce point, lui apporter le témoignage du praticien en ce qui concerne l'utilisation des tracteurs, au moins dans les territoires d'outre-mer. Nous cherchons en vain depuis des années à trouver en France des tracteurs de fabrication française susceptibles de convenir aux durs travaux de la forêt équatoriale et nous sommes horriblement gênés pour importer les équipements nécessaires, parce que nous ne disposons pas de dollars en quantité suffisante pour obtenir ce matériel qui, malheureusement, c'est un fait, n'est fabriqué à l'heure actuelle qu'aux Etats-Unis.

Deuxième point: M. Berlioz nous a dit qu'on voyageait très confortablement et en toute sincérité sur tous les appareils commerciaux de fabrication française. Je demande à M. Berlioz s'il a l'habitude de voyager souvent en avion sur les lignes françaises. Pour ma part et de la part des représentants des territoires d'outre-mer qui sont appelés à faire quelquefois 40.000 ou 50.000 kilomètres d'avion par an, ce qui est mon cas, je dois dire que si je souhaite profondément la réorganisation de l'industrie aéronautique française, c'est pour qu'en toute sécurité, cette fois, des avions de fabrication française puissent venir se substituer sur nos lignes commerciales aux appareils de fabrication étrangère que nous sommes bien contraints d'emprunter à l'heure actuelle, parce que l'expérience prouve que ce sont ceux qui offrent pour l'instant le plus de sécurité.

Ce sont là deux raisons de fait pour lesquelles je m'opposerai à la motion préjudicielle présentée par le groupe communiste.

Mme le président. La parole est à M. Marrane pour explication de vote.

M. Marrane. Mesdames, messieurs, je voudrais en quelques mots attirer votre attention sur l'importance qu'il y a à voter la motion préjudicielle déposée par mon ami Berlioz.

D'abord, je dois attirer votre attention sur le rapport présenté pour avis par la commission des communications, des transports et du tourisme, qui fait remarquer à juste titre que l'Assemblée nationale s'est accordée, pour discuter ce projet, beaucoup plus de temps qu'il ne nous en est imparti. Il est bien évident que c'est précisément parce que le Conseil de la République dispose de très peu de temps que nous sommes obligés de siéger le dimanche et que le quorum est constaté avec quarante présents dans la salle.

Mais il y a un autre argument, sur lequel je veux attirer l'attention du Conseil. C'est que cette commission souligne également qu'il est prévu, dans le projet de l'Assemblée nationale, que le Gouvernement devra déposer devant le Parlement un programme quinquennal de fabrication. Il m'apparaît que c'est mettre la charrue avant les bœufs que de décider d'abord la liquidation des usines, et puis d'établir ce programme. Il me semblerait plus normal et plus logique d'établir d'abord le programme et d'envisager ensuite, dans ce programme, quelles sont les usines qui devraient être fermées.

Par conséquent, étant sur ce point d'accord avec la commission des moyens de communication, le groupe communiste votera la motion préjudicielle et, pour ces raisons qui s'ajoutent à celles qu'a fournies notre ami Berlioz, je demande au Conseil de bien vouloir la voter.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix la motion préjudicielle.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	257
Majorité absolue	129
Pour l'adoption	20
Contre	237

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil, des décrets nommant, en qualité de commissaires du gouvernement:

Pour assister M. le ministre de la défense nationale:

M. Huet, chargé de mission au cabinet du ministre de la défense nationale;

M. le contrôleur général de l'administration de l'armée Vallerie, secrétaire général du ministère de la défense nationale;

M. l'ingénieur principal de l'aéronautique Denamur;

M. le contrôleur général de l'administration de l'aéronautique Guibert.

Pour assister M. le ministre des finances et des affaires économiques:

M. Latapie, chef du cabinet du ministre des finances et des affaires économiques;

M. Le Vert, conseiller technique au cabinet du ministre des finances et des affaires économiques;

M. Bloch-Lainé, directeur du Trésor;

M. Sergent, sous-directeur à la direction du Trésor.

M. Guinard, administrateur civil à la direction du Trésor.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Alric, rapporteur de la commission de la défense nationale.

M. Alric, *rapporteur de la commission de la défense nationale.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, je dois d'abord vous présenter quelques excuses pour n'avoir pas eu le temps d'écrire mon rapport. Ceci est dû aux conditions de rapidité un peu exceptionnelles dans lesquelles nous nous sommes trouvés.

M. Georges Pernot. Vous êtes tout excusé.

M. le rapporteur. La commission de la défense nationale a examiné le projet de loi qui vous est soumis en évitant de passionner le débat, et en regardant le plus objectivement possible les moyens à donner au Gouvernement pour essayer de remettre de l'ordre dans les sociétés nationales d'aviation, et arriver ainsi, pour le plus grand bien du pays et des ouvriers qui y sont employés, à les faire fonctionner correctement et durablement.

Il est certain, sans remonter aux causes lointaines, sans ouvrir à nouveau ici un débat sur les nationalisations, ce que nous nous sommes gardés de faire à la commission de la défense nationale, qu'il y a certains éléments qui ne fonctionnent pas correctement dans ces usines d'aviation.

Avant d'examiner le détail du projet et ce que nous demande le Gouvernement, je crois utile, très rapidement, de préciser quelques principes généraux, qui je l'espère éclaireront nos conclusions.

D'abord, il y a quelques conditions particulières à ces usines, des programmes trop vastes et probablement trop dispersés sur des types trop nombreux qui ont été entrepris dès le début de l'activité de ces usines que l'on avait créées elles-mêmes en nombre trop considérable. Ensuite l'organisation financière et interne qui demande beaucoup de modifications parce qu'elle n'est pas non plus adaptée aux buts poursuivis.

Le rendement et la productivité ne sont pas non plus à la hauteur des tâches entreprises. Ce n'est certainement pas la faute de la qualité des techniciens et des ouvriers qui travaillent dans ces usines. Comme on me l'a déjà dit, les récentes réussites au point de vue technique exposées dans les derniers salons montrent que nous avons des techniciens et des ouvriers de la plus grande valeur.

Mais, pour obtenir des résultats, non seulement techniques et particuliers mais généraux et économiquement viables, il n'est pas suffisant d'avoir ces excellents travailleurs, il faut qu'ils puissent exercer leurs efforts dans un cadre suffisamment bien organisé pour qu'ils soient efficaces et productifs.

Il existe aussi des causes plus profondes qui tiennent à la technique même du travail aéronautique. Il est bien certain, et ces choses ont été très bien exposées à l'Assemblée nationale, particulièrement dans le rapport de M. Teitgen, que la technique aéronautique est extrêmement complexe. Elle fait appel à tous les genres

d'industrie qui viennent contribuer à la réalisation de ces avions qui sont certainement une des condensations les plus remarquables et les plus compliquées du génie humain.

Cette technique industrielle infiniment complexe implique qu'on ne peut pas arriver à un but aussi complexe par des moyens improvisés. Il faut pour cela une organisation technique convenable et éprouvée. Autrement vous arrivez à ces phénomènes oscillatoires dont j'ai déjà eu l'occasion de parler au point de vue de l'armement en général et qui sont évidemment applicables ici.

Ces oscillations sont particulièrement néfastes et augmentent les prix de revient de ce genre d'entreprise. Il faut donc une organisation technique, un plan d'action pour essayer de les éviter.

Il y a d'autres causes qui sont d'ordre économique. Il est certain que dans ces fabrications d'avions, nous ne sommes pas dans les mêmes conditions où l'on se trouve pour la fabrication d'un produit ordinaire où les questions de rentabilité générale sont dominantes.

C'est infiniment plus complexe, dans le cas de l'aviation, et vous arrivez à ceci: vous cessez la fabrication d'un avion pour un autre, surtout dans le domaine militaire, non parce que vous faites le nouveau d'une manière plus rentable, mais parce que le concurrent, qui risque d'être votre ennemi, en fait un qui le surclasse. Ce sont des raisons vitales de défense nationale, vous êtes obligés de vous décider pour cet avion quel que soit le prix qu'il représente, si vous voulez pouvoir vous défendre contre les attaques.

En conséquence, il arrive que cette industrie, comme en général celles de l'armement, du reste, mais c'est plus particulièrement sensible ici, parce que cette industrie est une des plus coûteuses. Pour subsister, elle doit être supportée par le reste de l'économie du pays.

Il faut donc, pour que cette industrie, qui ne peut être d'une rentabilité normale puisse fonctionner, que le reste de l'économie du pays qui, lui, fonctionne par des moyens rentables, puisse la supporter. Pour cela, il faut donc décider la part de l'activité économique du pays que nous voulons consacrer à ces fabrications, en fonction de ces considérations. C'est donc une raison économique essentielle de la nécessité d'un plan de charge, soigneusement étudié.

Il est bien certain que, quand je parle de rentabilité, ce n'est pas du tout pour mettre en cause des rentabilités de détail qui, à l'intérieur de l'usine d'aviation, gardent toute leur valeur; la question de la rentabilité de la surface dont on a parlé dans certains rapports conserve évidemment toute son importance, je ne parle que sur le plan d'ensemble.

Il est une autre remarque, très importante, qui joue pour ces sociétés nationales où l'Etat est à la fois patron et client. Dans le rapport de M. Teigen, cette question a été particulièrement bien expliquée et je n'y reviendrai pas dans son détail, je ferai simplement une remarque, c'est que, dans les entreprises où l'Etat est à la fois patron et client, les deux variables, patron et client, ne sont pas séparées, elles réagissent l'une sur l'autre.

Donc, les lois d'économie libérale privée qui correspondent au cas où le patron et le client étaient indépendants, peuvent, si on les applique sans discernement, donner des résultats étonnants qui ne correspondraient pas à la réalité.

Pour prendre une comparaison un peu amusante, c'est un peu comme un appareil de T. S. F. Les ondes arrivent à l'entrée, traversent le poste et actionnent le haut-parleur à la sortie pour donner des sons. Normalement, il ne doit pas y avoir de réaction entre les deux éléments ou par l'intermédiaire de l'air ambiant, en dehors de l'appareil. Mais, si, par malheur, le haut-parleur réagit sur la lampe d'entrée faisant bouger la grille de la lampe d'entrée, tout se met à hurler et ce n'est pas du tout ce qu'on avait voulu.

Cette petite comparaison vous montre les réactions néfastes que l'on obtient quand on introduit certaines actions surabondantes.

M. Demusois. C'est exactement la politique du Gouvernement!

M. le rapporteur. Je ne parle là que d'une question purement technique et je n'incrimine personne.

Ceci dit, nous allons, si vous le voulez bien, passer à l'examen du projet proprement dit.

Que nous demande le Gouvernement? Il nous dit: en somme, il faut me donner rapidement la possibilité d'agir pour améliorer d'urgence ces sociétés qui autrement sont vouées au désastre.

J'ai bien actuellement certains moyens mais ils sont insuffisants. Il faut me libérer de certaines contraintes pour que je puisse le faire efficacement.

Vous verrez ensuite si j'ai bien agi, mais si je n'ai pas cette latitude je ne pourrai rien faire et vous connaissez la suite inéluctable.

Le projet de loi considère plusieurs genres de contraintes, nous allons considérer d'abord la première, celle de modifier la structure des usines nationalisées en se libérant de certaines activités, en permettant soit d'aliéner certaines propriétés de l'Etat, soit d'exiger certains allègements des conseils d'administration des sociétés.

Au début, le projet de loi du Gouvernement demandait qu'on lui permît sur sa simple désignation d'aliéner certaines propriétés de l'Etat et certaines propriétés des industries nationalisées, de manière à pouvoir alléger dès qu'il le jugerait nécessaire. La commission de la défense nationale de l'Assemblée nationale, et la commission des finances, après avoir étudié la question, étaient arrivées à certaines ententes qui permettaient au Gouvernement certaines possibilités mais qui posaient comme condition préalable un plan programmes et un plan de réorganisation. En attendant, on donnait des facilités supplémentaires pour permettre d'atteindre cette réorganisation, mais les aliénations définitives ne devaient se faire qu'après le vote de la loi programme et la présentation du plan de réorganisation, des facilités financières et des possibilités de licenciement.

Il y avait aussi des exceptions permettant dans certains cas des aliénations immédiates pour des biens qui ne seraient pas du tout utiles au plan de réorganisation qu'il prévoyait, et aussi pour les biens des industries définitivement reconverties.

Je précise tout de suite ce que nous comprenons par « industries définitivement reconverties », car ce terme reviendra plusieurs fois au cours du débat.

On entend par là des industries qui fabriquent des produits qui ont nécessité des modifications suffisamment profondes pour que l'usine ne soit plus utilisable pour l'aviation.

Au cours de la discussion à la commission de la défense nationale, on a envisagé, au contraire, que peut-être certaines usines pourraient être reconverties momentanément, pour faire des travaux qui n'impliquent pas une modification profonde, ce qui pourrait permettre d'utiliser ces usines ultérieurement de nouveau dans le cas d'un plan de charge qui s'augmenterait.

M. le général Corniglion-Molinier a attiré notre attention sur ce qui se fait à l'étranger, en particulier sur les maisons préfabriquées en aluminium. Je cite ce fait afin que l'on examine si cela est utilisable chez nous, mais nous ne l'avons pas étudié en détail.

L'Assemblée nationale, après avoir examiné le problème au cours de longs débats a voté finalement le projet de loi qui nous a été transmis et qui rejette toute aliénation supplémentaire immédiate. Le projet de loi dit en résumé: le Gouvernement proposera un plan-programme. Ce plan-programme sera déposé avant le mois de septembre. Il sera étudié par l'Assemblée et, voté par l'Assemblée, il deviendra loi-programme.

M. Marrane. Et on renverra les ouvriers pendant ce temps-là!

M. le rapporteur. Je parle des aliénations. Il y aura ensuite un plan de réorganisation, fonction, comme nous l'avons indiqué, de ce plan programme qui sera communiqué aux commissions du Parlement et qui donnera lieu à des propositions d'aliénations définitives qui se feront à ce moment-là.

Mais l'Assemblée a pensé qu'il ne fallait rien faire d'absolument définitif, d'absolument irréversible, avant d'avoir étudié profondément le problème.

Quelles sont les facilités immédiates supplémentaires que donne finalement le projet de loi de l'Assemblée nationale? Possibilité pour le Gouvernement de prescrire des mutations de biens des sociétés de l'une à l'autre, ce qui peut donner des améliorations de fonctionnement; les possibilités financières dont nous avons parlé; ensuite, le fait de pouvoir procéder, dans la limite des diminutions du plan de charge qui sont déjà absolument certaines en tout état de cause, quelque soit le plan de la réorganisation, à certains licenciements de personnel qui, de toute manière, seront obligatoires.

Qu'avons-nous décidé à la commission de la défense nationale? Nous avons pensé, comme l'Assemblée, qu'il était nécessaire de commencer par la loi-programme et le plan de réorganisation et qu'il était préférable de sacrifier la rapidité à la sécurité d'exécution, pour qu'on ne soit pas obligé de revenir en arrière et de nous trouver demain devant un retour en arrière, source de ces oscillations si néfastes et particulièrement pénibles dans le domaine du personnel.

Nous ne pensons pas, du reste, que cette rapidité soit beaucoup sacrifiée, parce que le Gouvernement, même si nous lui avions donné les possibilités supplémentaires immédiates d'aliénation qu'il avait demandées aurait probablement attendu pour les exécuter d'avoir réalisé pour lui-même les plans que nous lui demandons de connaître.

Mais nous avons pensé, au contraire, que du côté des usines reconverties définitivement, il fallait lui donner une possibilité supplémentaire. Nous avons introduit un article supplémentaire que vous verrez au cours de la discussion. Il permet au Gouvernement de faire passer dans des sociétés nationales existantes ou dans des sociétés d'économie mixte des usines reconverties, ce qui lui permettra un allégement efficace pour attendre ce plan de réorganisation totale.

Il nous a semblé inutile, étant donné l'examen des cas qui se présentent, d'aller plus loin. Remarquons en passant que cette loi est une loi de cas particuliers.

Si nous regardons maintenant la loi plus en détail, nous voyons qu'à la base de tout se trouve cette loi-programme de cinq ans, sur laquelle je voudrais vous dire avec plus de précision quelle est l'opinion de la commission.

Il y a évidemment diverses opinions possibles. Certaines personnes disent: « Vous allez faire une loi-programme de cinq ans, mais il est presque impossible de prévoir ce qui va se passer dans cinq ans, et finalement vous allez faire quelque chose qui sera inapplicable ».

Les autres disent: « Si vous ne faites pas cette loi-programme, vous ne saurez pas ce qu'il faut conserver comme usines et, finalement, c'est un cercle vicieux dont vous ne sortirez point. » Vous balancerez indéfiniment sans avoir de solution.

Je crois que l'on peut trouver une explication qui satisfasse les deux parties. On ne demande pas, au fond, par cette loi-programme, d'avoir une sorte de « planing » d'une rigidité absolue qui dirait que, au cours des cinq ans, telle usine sortira, à telle heure, telle chose; ce n'est pas cela. Le programme doit simplement marquer les grandes caractéristiques du travail que nous allons demander à ces usines et surtout leur donner confiance en leur montrant que nous sommes décidés, chaque année, à ne pas changer brusquement le plan de charges ce qui, comme je l'ai dit au début de la discussion, est une chose désastreuse au point de vue technique, qui empêche les directions compétentes de s'organiser en profondeur.

Donc, si nous considérons que ce plan est à la fois assez souple pour pouvoir subir des adaptations si les événements l'exigent, mais assez rigide pour rassurer et donner un cadre dans lequel les techniciens et les administrateurs puissent organiser leur action, il me semble qu'on peut concilier les deux points de vue et qu'il sera d'une indiscutable utilité. C'est en désirant qu'il soit réalisé dans cet esprit que la commission de la défense nationale l'a adopté.

L'autre idée dont j'ai eu déjà l'occasion de parler, est que nous voudrions que rien ne soit fait, dans cette période d'attente, qui soit rigoureusement irréversible et conditionne définitivement le plan de réorganisation qu'on nous présentera un jour et qu'en somme on ne soit pas conduit à nous dire : nous sommes obligés de continuer à exécuter dans un sens que vous rejetez parce que les réalisations sont déjà fort avancées. Nous attirons l'attention du Gouvernement sur ce point et nous pensons que ce n'est pas du tout cela qu'il veut faire.

Nous avons ajouté quelques détails dans le même sens à certains articles, en particulier à celui qui règle des transferts. Nous pensons qu'il ne faut pas que ces transferts aillent jusqu'à des échanges, qui conditionnent le plan de réorganisation, tel que le transfert de grands centres industriels complets.

Cette réserve faite, nous admettons très bien qu'un grand nombre de modifications doivent être utiles et nécessaires et nous acceptons le principe des transferts. Nous avons signalé que les bureaux d'études sont un des éléments essentiels de la réorganisation future et que si nous en admettons l'allégement, nous pensons qu'il ne faut pas en supprimer définitivement avant d'avoir étudié la réorganisation totale.

Nous avons pensé utile de préciser le critère qui doit servir de base à la suppression de certaines usines.

La remarque que j'ai faite au début sur l'Etat client et l'Etat patron montre que les lois normales de l'économie libérale applicables aux usines fermées ne peuvent être exactement prises ici pour critère. Il faudra examiner directement la marche de l'usine elle-même; il faudra considérer ce que vaut l'usine, en tant qu'outil de la production, quelle est sa valeur et son efficacité. C'est pour cela que nous avons introduit quelques mots dans un article que vous verrez tout à l'heure.

Nous avons inséré un autre article sur un point très délicat, et je voudrais expliquer dans quel sens la commission de la défense nationale l'a fait. Il est surtout relatif au cas de la société du Centre, qui est en liquidation. Nous avons donc introduit un article spécial, que la commission m'a chargé de défendre, surtout dans son esprit. Nous ne voudrions pas que la liquidation, considérée d'un point de vue un peu trop strict, gêne la réorganisation future de l'ensemble des sociétés nationales en aliénant ou en abîmant certains outils de la production qui pourraient servir utilement plus tard, après la réorganisation.

La commission espère que le Gouvernement pourra lui donner des apaisements en ce sens, en l'assurant que cette réorganisation se fera suivant les principes que j'ai posés au début de mon intervention, même en ce qui concerne les éléments essentiels de cette société.

Il y a ensuite les clauses financières que la commission des finances examinera en particulier et dont je ne veux dire qu'un mot, la commission de la défense nationale les ayant acceptées. Elles sont comprises dans trois articles principaux. L'un permet à l'Etat de prendre une part nouvelle dans le capital des sociétés en transformant certaines créances sous diverses formes ou certains prêts en capital appartenant à l'Etat. Un autre permet certains prêts, grâce auxquels des usines, dans des cas déterminés, pourront voir leur réorganisation facilitée. Enfin, un dernier aticle, traitant de la caisse des marchés, donne les autorisations d'une manière systématique dans certaines limites, afin que le Gouvernement ne soit pas obligé de revenir devant nous à chaque instant. La commission de la défense nationale a adopté ce point de vue.

Nous arrivons maintenant à l'article 6, qui concerne le licenciement du personnel. Il est certain que le problème du licenciement posé par la réorganisation, est un des plus douloureux qui soit. Etant donné certaines réalisations techniques qui commencent à être sorties, le personnel se demande si on ne pourrait pas trouver une solution pour le maintenir en place. Il semble malheureusement que quelle que soit la valeur technique du personnel qui est indiscutable, quels que soient les efforts fournis, les considérations économiques que nous avons développées tout à l'heure s'opposent malgré tout à ce que tout le monde reste en place.

Si l'on n'avait pas le courage de déterminer assez tôt ceux qui doivent s'en aller, il est bien évident que, finalement, le mal ne ferait que s'aggraver et que, du point de vue des ouvriers eux-mêmes, ce ne serait pas leur rendre service que de les garder momentanément dans des entreprises qui ne sont pas viables.

M. Berlioz. Il vaut mieux les tuer que de les laisser souffrir!

M. le rapporteur. Il faut donc avoir le courage de voir sous le jour le plus objectif ce qu'il faut faire pour le bien de tous. S'il y a des organismes qui ne travaillent pas efficacement, le bien-être général s'en ressent, et il est bien certain que cela ne peut pas être une solution pour les travailleurs eux-mêmes.

Mais il faut comprendre que ces questions sont infiniment pénibles et délicates, qu'il y a lieu de prendre les plus grandes précautions dans la forme et dans la manière dont les dispositions seront appliquées. Il est probable que l'on pourra en trouver, et c'est ce que nous demandons de la manière la plus pressante au Gouvernement.

Il y a un critère dont on a beaucoup parlé au sujet des licenciements, c'est celui de la qualification professionnelle.

Si l'on se place au point de vue du patron, il est bien certain, pour que l'usine marche au mieux, que son intérêt est de garder les meilleurs ouvriers, il n'y a là aucune espèce de doute; mais les considérations humaines interviennent.

M. Marrane. Il ne faut pas qu'ils soient communistes!

M. le rapporteur. Non, monsieur Marrane. La commission ne s'est en aucune manière préoccupée des appartenances politiques. J'avoue que je me suis moi-même trouvé avoir déjà réfléchi sur ce problème du licenciement de personnel; garder les meilleurs est avantageux. Pour l'usine, il n'y a pas de doute. Mais il y a les considérations humaines: tel ouvrier qui est vieux aura plus de mal à retrouver une place. Un autre est chargé de famille et il peut être plus inhumain de le licencier.

Nous avons préféré faire intervenir les considérations d'ancienneté et de famille, au détriment, peut-être, d'un certain rendement pour les usines. Nous avons considéré que vraiment, du point de vue social, nous ne pouvions pas négliger ces considérations d'ancienneté et de famille.

Donc, nous avons pense, quant au licenciement des ouvriers, qu'il fallait conserver le critère qui avait été voté par l'Assemblée nationale, c'est-à-dire ancienneté et charges de famille par catégories professionnelles. Nous pensons, au contraire, que dès qu'on s'élève dans la hiérarchie — parce que, justement, on s'adresse à des gens qui sont d'une situation sociale moins critique — on pouvait faire intervenir davantage le critère de qualification professionnelle. C'est pour cela que nous l'avons conservé pour les techniciens et pour les cadres.

Je ne vous reparlerai pas du bureau d'études, puisque je vous ai dit tout à l'heure que, si nous admettons les licenciements de personnel dans ces bureaux d'études, il ne doivent pas être pour autant supprimés. Nous demandons que l'ossature en soit maintenue jusqu'à ce qu'on ait pris des décisions définitives pour savoir ce que l'on fabriquera ou ce que l'on ne fabriquera pas.

L'article 7, relatif à la défense nationale, ne nous a pas paru devoir être rétabli, et nous avons suivi les décisions de l'Assemblée nationale.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que votre commission de la défense nationale m'a chargé de rapporter en son nom. Je répète encore que nous avons essayé de voir dans le sens de l'objectivité la plus totale et uniquement pour donner au Gouvernement le moyen de rénover l'activité des usines d'aéronautique pour le plus grand bien du pays et des ouvriers mêmes qui y sont employés. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. le président et rapporteur pour avis de la

commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.

M. Boisrond, *président et rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs, le 30 juin 1949, l'Assemblée nationale adoptait — et transmettait à votre Assemblée — un projet de loi relatif à la réorganisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques (S. N. C. A.) et de la S. N. E. C. M. A., projet renvoyé pour le fond à votre commission de la défense nationale et dont vos deux commissions des finances et des moyens de communication demandaient à être saisies pour avis, ce texte ressortissant de leur compétence financière et technique.

Qu'il soit permis à votre rapporteur pour avis de faire une remarque liminaire, qui me semble pouvoir recueillir l'adhésion unanime de tous les partis du Conseil de la République.

Celui-ci, malgré les nombreuses protestations qu'il a pu élever dans un passé encore récent contre les abus de la procédure d'urgence, n'en continue pas moins, surtout à la veille de ce qu'il est convenu d'appeler les « vacances parlementaires », à être saisi des projets les plus importants. Il lui est chaque fois demandé, même lorsqu'il paraît disposer du délai de deux mois prévu par l'article 20 de la Constitution, de se prononcer le plus rapidement possible (parfois en deux ou trois jours), ce qui lui enlève pratiquement son attribution essentielle, et peut-être la seule, qui est d'être une « Chambre de réflexion », puisqu'il doit mener ses débats dans la hâte et, quelquefois même, dans la confusion!

C'est ainsi que le texte du projet gouvernemental a été déposé, sur le bureau de l'Assemblée nationale, le 14 avril 1949, qu'il n'est venu en discussion, pour la première fois devant cette Chambre que le 24 juin (soit plus de deux mois après) et que celle-ci n'y a pas consacré moins de trois jours de débats et un nombre plus important encore de séances. Par contre, votre Assemblée a disposé — pour le même examen — de quelques jours et d'une seule séance: telles sont les conditions qui nous sont imposées et je ne pense pas qu'il se trouve ici quelqu'un pour approuver des abus aussi manifestes!

M. Marrane. Mais vous, monsieur Boisrond, puisque vous avez voté contre la motion préjudicielle! Vous êtes en contradiction avec vous-même.

M. le rapporteur pour avis. Ce n'est pas pour la même raison!

Votre commission des moyens de communication a voulu, néanmoins — comme l'avait fait la commission correspondante de l'Assemblée nationale — exprimer son avis à l'égard d'un texte aussi important. En effet, il engage l'avenir de toute notre industrie aéronautique française et ses conséquences, immédiates ou lointaines, peuvent être incalculables sur le plan de notre défense nationale aussi bien que sur celui du développement de l'aéronautique civile et commerciale; enfin, et ce n'est pas le moins important, l'équilibre du budget de l'Etat et l'évolution future de nos sociétés nationalisées sont en jeu.

C'est donc en ayant présents à l'esprit ces différents domaines et en prenant en considération des arguments empruntés à la technique aéronautique, à la saine gestion financière et à la défense du territoire national qu'elle s'est cru autorisée à donner un avis qui porte moins sur la critique d'un texte, d'ailleurs assez court de neuf articles (puisque l'Assemblée nationale a profondément modifié le rapport de sa commission saisie au fond), que sur une conception d'ensemble, j'allais dire une « philosophie », de l'industrie aéronautique de notre pays.

Est-il besoin de rappeler le premier impératif de cette industrie? Selon le mot prononcé par M. le président Ramadier lui-même à l'Assemblée nationale, il faut que celle-ci soit « viable ». Il est maintenant unanimement reconnu que cette industrie possède trop d'usines ne se consacrant pas uniquement à la fabrication des cellules ou des moteurs, un personnel sensiblement supérieur aux nécessités immédiates du moment et que « perdre de l'argent pendant des années, sous prétexte de faire vivre des ouvriers, c'est défier le bon sens ». Contrairement à ce qui a pu être dit devant la première Assemblée par M. Tillon, le problème n'est pas essentiellement politique mais il est surtout technique et financier. Le moment est venu — après les études approfondies accomplies par les commissions Fouan et Surleau — d'ajuster les moyens industriels et les effectifs de ces sociétés aux besoins généraux du pays, si nous ne voulons pas que celui-ci, faute de pouvoir disposer des moyens financiers considérables qui sont à la portée d'autres nations — et je pense aussi bien aux Etats-Unis qu'à l'U. R. S. S. — ressemble au coureur qui s'épuise à la poursuite sans espoir d'un adversaire supérieur et parti bien avant lui, sans être jamais capable d'avoir le sursaut d'énergie qui lui permettra, en le dépassant, de triompher.

Cependant, la réorganisation ne doit pas être faite à la légère; c'est ainsi que, lorsque la nécessité sera reconnue de fermer une usine ou de transférer son exploitation au secteur privé, il importera que ses meilleurs éléments soient sauvegardés et maintenus dans un établissement devenu rentable, car les qualités professionnelles des techniciens constituent la meilleure richesse de l'aviation française et le plus sûr garant de sa résurrection dans un avenir immédiat.

D'autre part, les fabrications aéronautiques sont un tout, elles s'imbriquent les unes dans les autres: fermer inconsidérément une usine, c'est priver peut-être un avion de son empennage, de son train d'atterrissage ou de ses compresseurs. Par contre il est anormal que les usines nationalisées utilisent des spécialistes pour des fabrications relevant du secteur privé et complètement étrangères à l'aéronautique? Ce qu'il faut avant tout, c'est éviter d'entraîner l'aéronautique française dans un désordre dont elle ne sortirait qu'au prix de retards et de dépenses supplémentaires considérables. Il ne faut pas courir le risque de laisser brûler la maison tout entière, sous le fallacieux prétexte de vouloir la purifier trop hâtivement de ses souillures.

Agir ainsi, ce serait également ignorer le problème des responsabilités, jeter un voile pudique sur les erreurs de conception commises depuis la Libération et dont tous les esprits avertis, aujourd'hui, reconnaissent les conséquences néfestes, car — quelles que soient les raisons qui l'ont motivée, alors — cette « politique de grandeur », outre qu'elle nous a coûté fort cher, nous a engagés dans une voie sans issue, par la multiplication inconsidérée des prototypes, par la démesure de programmes trop ambitieux pour nos finances appauvries par la guerre. Il eût peut-être fallu nous mettre plus modestement à l'école de l'étranger, construire même sous licences, concentrer nos efforts sur des recherches et sur quelques types d'appareils, éviter ainsi un déficit (je cite le ministre de la défense nationale) de 3 milliards 61 millions en 1947, retrouver, enfin, la qualité de jadis, puisqu'il n'était pas dans nos moyens, ni peut-être dans notre génie naturel, de nous assurer la suprématie dans le domaine de la quantité.

Ce sont ces points de vue d'ordre général, qui lui ont semblé du domaine de sa compétence, que votre commission des moyens de communication a voulu envisager. Elle a tenu à laisser au pouvoir exécutif le soin de rechercher et de punir les fautes personnelles, s'il y a lieu. Mais elle insiste davantage sur la synthèse qui peut être opérée entre le point de vue de votre commission des finances, pour laquelle des économies sont possibles sans compromettre l'avenir, et celui de la commission de la défense nationale, qui demande l'établissement d'un programme d'ensemble. Celui-ci sera susceptible de promouvoir une industrie aéronautique rénovée, plus modeste, peut-être, que celle qui fut conçue dans l'euphorie de la libération, mais plus efficace. Nos ateliers devront être capables de sortir des moteurs qui tournent, des avions qui volent, un matériel à l'avant-garde du progrès. N'aurons-nous pas bientôt le « Leduc », en qui les récents débats sur les crédits militaires nous permettent de mettre tous les espoirs? Nos efforts, cessant d'être dispersés, nous procureront un matériel qui fera prime sur les marchés internationaux, considération économique qui n'est pas apparue comme la moindre à votre commission des transports.

Le projet voté par l'Assemblée nationale a le mérite essentiel d'obliger le Gouvernement à déposer devant le Parlement un progamme quinquennal de fabrication, sans lequel la réorganisation et le bon fonctionnement dont nous avons marqué la nécessité ne seraient qu'un leurre. Il convient, en effet, pour ajuster les effectifs de notre industrie à nos besoins, de connaître ceux-ci tout d'abord.

C'est le but atteint par le projet de loi, dans son article 1er, qui fixe le délai du 1er septembre 1949 au Gouvernement et indique les grandes lignes que devra comporter ce programme.

Dans son article 4, le projet prévoit que le plan de réorganisation des cinq sociétés nationales de constructions aéronautiques sera communiqué aux commissions compétentes des deux Assemblées.

Je pense que cette disposition judicieuse devra être étendue à votre commission des moyens de communication, intéressée au premier chef, comme je l'ai indiqué précédemment. La loi seule permet de procéder à des nationalisations; elle seule, aussi, peut modifier la structure des sociétés nationales, car le Parlement, expression de la volonté générale, doit être associé à une œuvre aussi importante.

L'article 6 fixe les conditions spéciales dans lesquelles sera licencié le personnel excédentaire, en simplifiant les formalités réglementaires toujours très longues. Mais des garanties sont données au personnel par les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de cet article, puisque l'ordre des départs tiendra compte des charges de famille et de l'ancienneté, mais ces deux considérations ne devront intervenir, à notre avis, pour les catégories professionnelles, aussi bien que pour les cadres et les techniciens, que compte tenu de la compétence technique et professionnelle des intéressés.

Nous n'avons pas à entrer dans l'examen des dispositions financières du texte, qui sont du ressort particulier de votre commission des finances: articles 2, 4 *bis* (nouveau) et 4 *ter*.

On peut donc dire que, dans sa conception et dans son ensemble, le projet de loi qui vous est présenté nous donne satisfaction, sous réserve des amendements qui seront présentés en séance publique, soit au nom de la commission tout entière, soit par tel ou tel de ses commissaires. Ce projet est l'instrument qui permettra de mettre de l'ordre dans une industrie essentielle à l'activité de la nation et à la défense de son territoire.

Qu'il nous soit permis, en terminant, de dépasser quelque peu ce débat, en tournant vos regards vers l'évolution rapide des moyens de transports. Hier, nous en étions encore à l'automobile, au navire et au chemin de fer; demain, peut-être, les grands transports internationaux ne se feront plus que par la voie des airs: c'est assez dire la nécessité d'une industrie aéronautique nationale adaptée à ces besoins, nous permettant de « tenir notre rang » dans le monde, et si quelques-uns ne peuvent s'empêcher d'être anxieux en songeant que les progrès de la technique multiplient les affres de la guerre, ne pensons, nous, qu'à utiliser un instrument pour des tâches pacifiques, les seules qui, en définitive, soient rentables et laissent à l'homme la possibilité de ne pas douter de lui-même... » (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. Pellenc, rapporteur pour avis de la commission des finances.

M. Pellenc, *rapporteur pour avis de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, mes chers collègues, je voudrais, moi aussi, avant d'aborder l'examen de la question, signaler à cette assemblée les conditions profondément anormales dans lesquelles on nous fait travailler.

Voilà un projet qui doit constituer le cadre de l'organisation de l'industrie aéronautique de ce pays, un projet qui peut avoir des répercussions profondes sur la défense nationale, répercussions profondes du point de vue social, qui, en raison de toutes ces considérations, a donné lieu, depuis le moment où il a été déposé, à trois mois d'étude de commission à l'Assemblée nationale, qui a donné lieu enfin à plusieurs jours de discussion!

Nous avons été, nous, obligés de le rapporter en quelques heures, car il s'est inséré entre la discussion des projets militaires et la discussion du programme, d'ailleurs chargé, que nous aurons à aborder dès le début de la semaine qui va commencer.

Ce n'est pas la première fois que j'élève une protestation de cette nature à la tribune. Je dois rappeler qu'il semblerait que l'on veuille, par l'obligation dans laquelle on nous a mis d'examiner ce projet un dimanche, — alors qu'on sait très bien que la plupart de nos collègues ont pris des engagements qui sont aussi impérieux pour eux que leur présence ici —, il me semble que l'on veut, en quelque sorte, étouffer un peu ce débat et résoudre...

M. Marrane. Quand vous dites un peu, c'est par modestie!

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. ... en l'escamotant une question qui mérite, au fond, la plus sérieuse réflexion.

Il faut que, de tout cela, l'opinion soit informée et qu'elle connaisse dans quelles conditions on nous interdit, en fait, d'effectuer, dans cette assemblée, un travail aussi réfléchi et aussi étudié que notre conscience et le sens de nos responsabilités nous le commanderaient. (*Applaudissements.*)

Voilà maintenant plus de deux années que l'attention a été appelé sur l'industrie aéronautique et ses mauvaises conditions de fonctionnement ou de gestion.

Peut-être, mes chers collègues, conviendrait-il que, pour montrer les circonstances, les conditions dans lesquelles ce projet a été établi, dans lesquelles vous avez à l'examiner, nous fassions un rapide retour en arrière pour exposer comment, au cours des années précédentes, s'est présenté le problème des industries nationalisées.

En 1947, M. le président Ramadier m'a chargé d'une enquête sur les sociétés nationalisées de l'aviation. Cette industrie était déjà, à l'époque, pléthorique, mal organisée ou inorganisée. Je ne veux pas m'étendre sur le sujet.

Mon rapport fut déposé au mois de juillet de la même année. Il ne fut rendu public qu'à la fin de cette année 1947.

Des mesures urgentes déjà s'imposaient, certes. Il fallait, déjà à cette époque, regrouper des usines, utiliser la main-d'œuvre excédentaire à des tâches utiles pour l'économie du pays, se préoccuper également de l'aspect social du problème posé exactement de la même façon que nous avons actuellement à l'examiner.

C'était donc un problème d'ordre gouvernemental sur lequel mon rapport devait d'ailleurs appeler l'attention d'une manière très précise dans les termes suivants — cela date de 1947:

« La reconversion de cette main-d'œuvre excédentaire doit être inspirée non plus seulement par des préoccupations aéronautiques, mais par d'autres soucis derrière lesquels les préoccupations aéronautiques s'estompent et notamment le souci de ne pas perturber le marché du travail par le licenciement massif d'un grand nombre de travailleurs vis-à-vis desquels, au surplus, l'Etat a contracté des obligations morales — à défaut d'obligations juridiques — du fait notamment qu'il les a parfois rassemblés dans des lieux et des usines où les autres activités industrielles relativement réduites ne les auraient sans doute, sans cela, jamais amenés. »

Mais même avant la publication de ce rapport, étant donné l'urgence du problème à résoudre, j'ai soumis, alors que j'étais son collaborateur, à la signature du ministre de l'air M. Maroselli, une correspondance, datée du 23 mai 1945, adressée à M. Ramadier, président du conseil, pour lui exposer cette grave question et lui proposer une solution.

En voici un extrait:

« Je pense donc que, pour liquider l'hypothèque qui menace de peser lourdement dans l'avenir sur l'activité gouvernementale, il importe de traiter sans plus tarder sur le plan gouvernemental, la question qui depuis la libération n'a jamais été résolue, ni même abordée en France, du dégonflage de l'industrie aéronautique et de l'orientation systématique sur d'autres secteurs qui manquent actuellement de main-d'œuvre, des moyens en personnel excédentaire, dont dispose actuellement cette branche de notre activité.

« Je me permets donc de vous suggérer la réunion d'une conférence qui grouperait sous votre haute autorité le ministre de l'air, le ministre des finances, le ministre de la production industrielle et le ministre de l'économie nationale. Cette conférence pourrait définir les grandes lignes de la solution à donner à ce problème et une commission réunissant ensuite, avec les délégués de ces ministres, les représentants des organisations professionnelles de l'industrie aéronautique et des autres secteurs industriels intéressés étudierait et élaborerait dans le détail les mesures à prendre pour effectuer rapidement cette reconversion qu'il apparaît d'un intérêt national évident d'organiser. »

C'était le 23 mai 1947. Cette lettre est évidemment restée sans effet. Cependant, on aurait pu à ce moment-là, car il n'y avait pas de chômage, reclasser plus commodément les effectifs licenciés. On aurait pu détourner sur d'autres secteurs économiques du pays, qui manquaient de bras, ces activités. On aurait pu surtout économiser depuis cette date sur le secteur aéronautique plusieurs dizaines de milliards, que l'on a continué à dépenser. On aurait résolu le problème sur le plan financier, sur le plan humain; tandis que, comme on le fait trop souvent hélas! on a laissé courir... Il n'y avait pas de danger immédiat à redouter

Oui, mais on a perdu deux ans, pas tout à fait car, à partir du milieu de 1948, un effort sérieux a été fait. On nous met, maintenant, dans l'obligation d'opérer à chaud et d'urgence, donc sans doute de ne pas très bien opérer. L'origine des mesures actuelles est la carence de 1947. Je voudrais que cela ne fût point oublié. (*Très bien! très bien! sur divers bancs.*)

Le projet voté par l'Assemblée nationale a cependant un mérite; celui de faire obligation au Gouvernement de déposer enfin devant le Parlement un programme quinquennal de fabrication, ce programme d'ailleurs, que toutes les commissions de réorganisation de l'aéronautique, à commencer par la commission Fouan au mois de janvier 1948 avaient en vain réclamé. Si on a le sentiment très net, après les nombreuses enquêtes qui ont été effectuées précisément sur l'organisation de l'aéronautique que les effectifs des sociétés nationales de l'aviation sont enflés, du moins, pour les ajuster exactement aux besoins du pays, faut-il avoir un programme exactement défini. C'est ce que fait le projet de loi, ou plutôt ce qu'impose le projet de loi dans son article 1er.

Par ailleurs, ce projet prévoit que le plan de réorganisation des cinq sociétés nationales sera communiqué aux commissions compétentes des deux assemblées. Nous avons demandé, nous, en commission des finances, que le Parlement lui-même ait à l'examiner. C'est une disposition judicieuse, à mon sens. Il faut, en effet, une loi pour effectuer une nationalisation. Il est légitime que le Parlement soit associé à toutes les mesures destinées à modifier profondément la structure des sociétés intéressées, d'autant qu'il y aura sans doute des éléments d'actif qui sont la propriété de l'Etat à aliéner.

Ce projet fixe ensuite un certain nombre de dispositions relatives au personnel excédentaire, des dispositions d'ordre financier sur lesquelles nous interviendrons au moment du passage à la discussion des articles. On peut dire, d'une manière générale que dans sa conception générale, dans son essence, le projet qui est présenté peut donner satisfaction, car c'est un instrument qui va permettre de mettre enfin de l'ordre dans l'industrie aéronautique.

Il faudra, certes, que le Gouvernement s'en serve largement mais avec discernement, car il ne faut pas perdre de vue qu'il ne s'agit pas là d'entreprises qui ont uniquement un caractère industriel et commercial — auquel cas, s'il y avait des à-coups, d'autres activités du pays pourraient à la rigueur y suppléer — mais d'entreprises qui sont intimement mêlées pour le présent et pour l'avenir au développe-

ment de notre potentiel de défense nationale. Dans ces conditions, il ne faut pas perdre de vue que, si jamais se produisent des à-coups dans leur fonctionnement, rien ne pourrait y suppléer.

Comme le faisait remarquer justement notre collègue, M. Debû-Bridel, à la réunion de la commission des finances hier, le projet est muet sur un point, et la question doit être nettement et clairement posée. Ce projet s'applique-t-il à la Société nationale de constructions aéronautiques du Centre qui, pendant que l'examen de ce texte était en cours devant les commissions ou à l'Assemblée nationale, a été mise — du fait des pouvoirs publics — dans une situation quelque peu spéciale ? Cette question ne doit pas être laissée dans l'ombre. Elle doit être examinée dans le moment même où l'on établit une loi qui tend à éviter la faillite aux autres sociétés nationales qui sont exactement — ce n'est qu'une question de délai — dans la même situation que la société du Centre. Va-t-on écarter du bénéfice de cette disposition ladite société ?

Pour aider nos collègues à résoudre cette question, nous examinerons la situation de cette entreprise, mais je voudrais, auparavant, parler pendant quelques instants de la S. N. E. C. M. A., puisque le projet qui nous est soumis lui consacre lui-même quelques articles particuliers.

La Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'avions est cette même société qui, l'an dernier déjà, au mois de juin et à la même époque, eut à demander aux assemblées parlementaires, pour éviter la faillite, une somme relativement importante: il s'agissait de 2.500 millions. Pour redresser, pour remettre en ordre cette société, le Gouvernement pensa à l'époque qu'il fallait s'adresser à une personnalité de premier plan qui avait fait ses preuves dans le domaine industriel et commercial et dont le nom, en quelque sorte, inspirait confiance. Ce sauveur fut entrevu dans la personne de M. Potez.

Le Gouvernement chercha alors à s'assurer le concours de ce grand industriel, il en parla aux commissions des assemblées, et la sous-commission des entreprises nationalisées de l'Assemblée nationale, à laquelle, à l'époque, comme fonctionnaire, j'apportais mon concours, réunie sous la présidence de M. Pleven, veut se renseigner exactement sur les intentions de ce futur administrateur de la société des moteurs, lui faire préciser sa position, ses idées, avant de se prononcer sur les conditions de renflouement de la société, M. Potez est convoqué; des questions lui sont posées, il connaît parfaitement le problème, le mal auquel il faut remédier. D'ailleurs, je vous lirai quelques extraits des procès verbaux de la séance du 9 juin, où M. Potez montre qu'il est en pleine possession des éléments du problème et qu'il les connaît parfaitement.

M. Potez, à des questions qui lui sont posées, répond: « Incontestablement, dans cette société, de nombreuses transformations sont à faire ». Il illustre ensuite cette déclaration par les phrases suivantes: « Chaque chef doit avoir sous sa propre responsabilité l'ensemble des services nécessaires à une fabrication bien déterminée, avec un contrôle des prix de revient, la direction générale faisant la répartition entre ses divers ateliers spécialisés. Evidemment, il faut envisager d'importantes transformations, de grands mouvements de matériel, et le personnel pourrait être utilisé à cette réorganisation pendant la période nécessaire. Je ne pense pas, en tout cas, que le fait de diviser l'ancienne et la nouvelle gestion serait bien profitable. Le but à atteindre, pour le moment, c'est de ramener le plus vite possible la société à une forme de gestion normale ».

M. Potez ajoute: « Actuellement, il y a des fabrications diverses dans chaque usine. Il faut faire une concentration industrielle de la production aéronautique. »

Voilà ainsi, par M. Potez lui-même, avant sa prise de fonctions, le problème nettement posé.

M. Potez donne confiance aux pouvoirs publics, aux commissions de l'Assemblée nationale. Il a, d'ailleurs, des contacts fréquents, très fréquents, avec les membres du Gouvernement, le ministre de l'air, le ministre des finances et de l'économie nationale. Il collabore même aux textes de lois destinés à lui donner les pouvoirs spéciaux dont il devait ensuite user. Il fixe lui-même la somme nécessaire pour renflouer cette société, combler son déficit. Elle ne lui est pas discutée; on lui demande même: êtes-vous bien sûr que cela suffit ?

Bref, cela se monte à 2 milliards et demi. Ils lui sont accordés, et la loi, que l'on appelle d'ailleurs la « loi Potez », est votée. Elle lui donne les pouvoirs les plus exorbitants du droit commun qui se puissent imaginer, car il rassemble, à lui seul, à la fois les pouvoirs du directeur, du conseil d'administration et de l'assemblée générale de cette société.

M. Bertioz. C'était un fabricant de cellules qui avouait ne rien connaître aux moteurs.

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. « Il y en a même trop », disait-il, à la commission des entreprises nationalisées.

Enfin, la loi est votée. On va pouvoir agir d'urgence. On est d'ailleurs pris à la gorge. Ceux qui étaient parlementaires à cette époque se rappellent que, sur cette loi de réforme de la société des moteurs pour laquelle on vous avait demandé la procédure d'urgence, se sont greffées deux autres lois pour lesquelles on vous a demandé la procédure d'extrême urgence, car, ne pouvant pas attendre que la première loi fût votée, on vous a fait voter, deux fois en six heures, d'autres lois destinées à donner des fonds pour permettre à la société de subsister jusqu'à ce que la loi examinée selon la procédure d'urgence ait pu elle-même être votée.

Ceci vous montre, par conséquent, comment on était saisi à la gorge; il n'y a pas d'autre expression. Aussitôt que la loi Potez fut votée, on devait donc agir immédiatement et prendre les premières mesures urgentes et amorcer dans cette société, dont l'état était désespéré, les réformes qui ne pouvaient plus attendre.

Alors, que s'est-il passé ?... M. Potez est parti en congé... Il y est resté un certain nombre de semaines. Puis il revient.

Les fonds votés certes permettent de vivre et de se retourner, mais ils fondent rapidement et il n'y a toujours rien de fait en matière de réorganisation. Octobre arrive et rien n'est encore fait. C'est la rentrée, on va enfin agir. M. Potez va enfin montrer sa personnalité... En effet, c'est la campagne électorale pour le Conseil de la République, M. Potez quitte Paris pour l'entreprendre et abandonne pour la deuxième fois la société!

La fin de l'année arrive, les difficultés financières commencent à poindre alors à nouveau à l'horizon; à ce moment-là, l'argent est presque tout dépensé, il faut faire quelque chose cette fois. Alors, M. Potez fait un rapport et encore, pour ce rapport, il a fallu que M. le ministre de l'air exigeât qu'il fût remis dans les délais que la loi avait fixés.

M. Potez fait autre chose. Il fait des déclarations à la presse. Il déclare que l'Etat ne paye pas ce qu'il lui doit. Il menace même de démissionner. C'est tellement plus commode, n'est-ce pas, de s'en aller et de se poser en victime, que d'avoir des comptes à rendre sur la carence dont on a fait preuve dans les fonctions dont on avait été chargé!

Heureusement, il y a un ministre de l'air qui veut faire respecter la loi et qui demande des comptes. Il exige de M. Potez la remise du rapport qui avait mis tant de temps à paraître et à lui être communiqué. Le ministre de l'air remet d'ailleurs les choses au point dans une note adressée à l'intéressé en mars dernier, note dont je vais vous lire quelques extraits.

En ce qui concerne les fabrications, le ministre de l'air dit: « Il reste d'ailleurs un gros effort à faire pour améliorer la qualité de la fabrication.

« L'exécution des essais de réception donne encore lieu à de trop fréquents incidents, qui entraînent des remplacements de pièces et des retards.

« Je ne doute pas, pour ma part, que votre situation financière serait sensiblement améliorée si le débit de votre production n'était plus entravé par de tels aléas ».

Un peu plus loin: « Pour moi, en effet, la preuve reste à faire que votre production mensuelle est suffisante pour couvrir vos dépenses mensuelles ».

Plus loin encore: « Aussi, plutôt que de vous suivre sur des terrains aussi fragiles, j'ai considéré que nous pourrions aboutir à un accord raisonnable et acceptable pour les utilisateurs — c'est-à-dire les services de l'armée de l'air — si nous mettions au point une formule qui lierait le relèvement des prix que vous demandez à des garanties expresses sur le relèvement de la qualité.

« Je vous ai demandé, sur ce point, des propositions précises. En acceptant de s'engager dans cette voie, votre société aurait marqué d'une façon tangible et efficace sa volonté d'améliorer la qualité de ses productions, et sa confiance dans son avenir technique ».

Enfin, cette dernière citation: « Vous déclarez que le secrétariat d'Etat à l'air est en retard de 2 milliards de francs sur ses payements. Vous faites valoir que ce retard est la cause immédiate de vos graves difficultés de trésorerie. Une telle affirmation mériterait d'être étayée par un chiffrement précis que votre comptabilité devrait sans doute vous permettre d'établir, et vous me permettrez de m'étonner de n'avoir trouvé à l'appui qu'un raisonnement sommaire et des plus contestables ».

Voilà par conséquent comment se présente la situation au début de cette année. La situation financière est difficile, certes, et c'est alors le retour aux pratiques bien connues, la course jour après jour après les fonds auprès des banques, auprès des ministères, les impôts non payés, les avances qu'il faut se faire consentir par le Trésor pour payer les ouvriers. Pour 1948, le bilan est de plus d'un milliard de franc déficitaire. Il est d'ailleurs juste de dire que M. Potez n'a que six mois à son actif dans l'exploitation de la société.

Il y a un mois, la commission Surleau a voulu aller voir ce qui se passait à la société des moteurs. M. Potez pose alors à la vertu outragée et, pour la deuxième fois,

menace de démissionner. Cependant, sa mission prenait normalement fin ces jours derniers. Je crois qu'il y a moins d'une semaine que M. Potez a été déchargé de sa fonction et, sans doute, il s'en va honoré. Peut-être même envisage-t-on de le récompenser.

J'aimerais savoir à combien s'élève exactement la deuxième faillite que M. Potez a provoquée !

Je voudrais, à cette occasion, rappeler à M. le ministre de la défense nationale quelques paroles qu'il avait prononcées à cette commission Pleven, dont il était l'un des membres les plus éminents, et auxquelles il peut se référer. Il disait : « Je veux mettre en valeur cette considération, s'agissant des sociétés nationales, qu'une faillite implique des sanctions contre ceux qui ont géré la société. Il est indispensable que des mesures, qui ne soient pas seulement des sanctions administratives et civiles, éventuellement pénales, interviennent ».

M. le ministre. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je tiens à indiquer au Conseil de la République qu'à la suite du rapport fait par des experts désignés en vertu de la loi votée en juillet 1948, un premier examen a eu lieu portant sur la gestion et spécialement sur certaines irrégularités qui ont été commises.

Les experts ont remis leur rapport dans les mois de février et de mars 1949. Ce rapport a détaillé les faits et, s'il a mis hors de cause la responsabilité des administrateurs sur quelques-uns des points qui avaient été soulevées, sur d'autres, au contraire, leur responsabilité a été précisée.

Qu'a-t-il été fait à la suite de cela ? D'une part, la S. N. E. C. M. A. a consulté ses conseils qui ont nettement retenu des fautes de gestion contre les administrateurs anciens. A la suite de cette consultation, une action en responsabilité civile a été engagée. D'autre part, le rapport a été communiqué au Parquet de la Seine et M. le procureur de la République a ouvert une instruction sur les irrégularités commises.

M. Potez a offert sa démission une première, puis une seconde fois. Elle a été acceptée. Il a été invité à présenter ses comptes. Ceux-ci ont été soumis à l'assemblée générale qui a réservé son quitus à M. Potez et chargé les experts d'examiner la gestion. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Je remercie M. le ministre de ses précisions; je n'en attendais pas moins de lui, étant donné l'attitude qu'il a eue pour stigmatiser ces agissements devant la commission à laquelle je faisais allusion.

Il serait vraiment trop facile quand on est considéré comme un grand capitaine d'industrie, dont le nom inspire une solide confiance sur le plan industriel et sur le plan financier, quand on est doté de moyens d'action vraiment exceptionnels, de s'en tirer avec un sourire en disant : « Tout cela n'a servi à rien, parce que la formule elle-même des nationalisations ne vaut rien ».

Nous n'avons pas un goût immodéré pour la façon dont les nationalisations ont été parfois conçues ou réalisées. Mais si l'on peut discuter loyalement, même avec passion, des formules ou des conceptions, il est, par contre, une chose en tout point méprisable : c'est de profiter de la confiance dont on est investi pour montrer la faillite de la formule ou de la conception par la destruction de ce qui est le bien du pays. (*Applaudissements à gauche.*)

C'est une escroquerie morale que l'on commet, et cela devait être dit.

J'ajouterai, dans un autre ordre d'idée, que vous n'avez prévu rien d'autre, dans le projet qui nous est soumis, pour renflouer la société des moteurs que de la ramener au point où elle était avant l'arrivée de M. Potez et de lui donner beaucoup d'argent; je ne crois pas que vous puissiez, dans ces conditions, parvenir au but proposé. Je voudrais me tromper, mais j'attends malheureusement, hélas ! une troisième faillite, comme j'avais prédit la seconde dans une lettre adressée le 8 juillet au Gouvernement, au moment où l'on avait désigné M. Potez.

J'aborde maintenant le cas de la société du Centre. Si vous le permettez, monsieur le président, je ferai une observation préliminaire.

Avant que cela n'arrive à vos oreilles, monsieur le ministre — je ne sais si j'arriverai le premier, car ces choses-là vont si vite que l'intéressé en est parfois le dernier avisé — je voudrais faire justice de quelques rumeurs qui circulent, selon la méthode habituelle par laquelle, lorsqu'on n'a rien de mieux à opposer à quelqu'un qui défend une thèse, on cherche à dévaloriser son influence et son action.

Déjà, monsieur le président, vous le savez, quand vous m'avez fait l'honneur de me confier l'enquête sur les sociétés nationalisées, j'ai été attaqué. *Franc-Tireur* et certains journaux marseillais m'ont accusé d'avoir commis autrefois, comme fonctionnaire, des irrégularités. Cela leur a valu d'être cités en correctionnelle. Le jugement, pour deux d'entre eux, a déjà été rendu et ils ont été condamnés à 20.000 francs d'amende et à 50.000 francs de dommages et intérêts. Attendons le tour du dernier.

Ensuite, lorsque j'ai eu l'honneur de faire devant vous mon rapport sur la S. N. C. F., des lettres de menaces me sont parvenues; des tracts, que vous avez sans doute lus, ont été diffusés, dans lesquels, pour m'atteindre, on accusait des membres très proches de ma famille d'opérations frauduleuses ou indélicates; ces tracts ont été mis sous enveloppes personnelles pour qu'il soit plus sûr qu'ils arriveraient à ceux à qui ils étaient destinés. Ces divers papiers ont été envoyés à M. le procureur de la République et j'espère, monsieur le président, que vous m'aiderez auprès de votre collègue M. Lecourt, ministre de la justice, pour que les conclusions du ministère public soient rapidement déposées.

Enfin, maintenant, on est plus prudent ! et l'on se contente de dire, paraît-il — je l'indique comme je l'ai appris, hier, à la commission des finances — que le revirement de Pellenc en faveur des sociétés nationalisées et de la société du Centre n'est pas étonnant. Il ne les a jamais défendues avec autant d'énergie depuis que son beau-frère est chargé de diriger cette dernière.

Là, je vais vous mettre à votre aise. Je crois que, pour avoir un beau-frère, il faut d'abord avoir une sœur. J'avais, en effet, une sœur. Elle est morte sans laisser d'enfant, voici douze années. Ma femme pourrait avoir des frères. Non ! elle n'en a point. Elle avait également une sœur qui est morte, il y a vingt-cinq ans, avant d'être mariée. Je n'ai donc pas un beau-frère dans la personne du directeur de cette société.

Mais je ne veux pas biaiser. On pourrait dire : si ce n'est pas un beau-frère, il y a peut-être tout de même quelque lien de parenté. Monsieur le président, je vais vous faire un aveu : je n'ai jamais tant connu M. Jannès que depuis le moment où il a été nommé directeur de cette société. Je regrette bien, d'ailleurs, de n'avoir aucun lien de parenté avec lui, car il a donné la démonstration, par son activité, sa droiture et ses qualités, d'un être avec lequel on ne peut que se trouver honoré d'être apparenté.

M. Jannès a fait toute sa carrière au Maroc. Je ne l'avais jamais rencontré sur le territoire métropolitain, et ceux qui, en Afrique du Nord, pendant l'occupation, ont pu voir le rôle qu'il a joué à côté des ministres de la France libre pourront apporter le témoignage de la valeur de l'homme et certifier que tout ce que je dis est la réalité.

A la Libération, un emploi important lui fut confié : celui de directeur du centre interministériel des communications, et ce sont MM. René Mayer et Teitgen, qui le connaissaient bien pour l'avoir pratiqué, qui le désignèrent pour cette difficile fonction de directeur de la Société du Centre, où il devait exceller. J'étais encore au ministère de l'air et voilà le début de mes relations avec lui. Vous voyez, ce n'est pas ce qu'on peut colporter.

Je m'excuse d'avoir retenu l'attention du Conseil avec ces questions d'un intérêt subsidiaire, mais il fallait peut-être que cela fût dit. De la même façon, je serai toujours prêt à m'expliquer sur toutes les allusions et sur toutes les insinuations que l'on pourra faire, car dans l'avenir je sais qu'il y en aura encore, et que pour dévaloriser mon action elles ne seront pas ménagées. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Je crois quand même qu'il valait mieux que cela fût dit, ne serait-ce que pour ceux qui peuvent croire encore que d'anciens fonctionnaires, formés à l'école de la troisième République — tels nos amis Lamarque, Berthoin, Brune, Bolifraud, et j'en passe — qui honorent cette Assemblée par leur conscience, sont incapables, du fait qu'ils sont devenus parlementaires, de continuer à servir sans arrière-pensée. (*Applaudissements.*)

Ceci étant dit, mes chers collègues, abordons le sujet.

Quelle est donc la situation de la Société du Centre ? J'ai fait, au nom de la sous-commission des entreprises nationalisées, une enquête précise sur la situation de cette société. Un rapport très détaillé vous a été distribué : cela me permettra d'abréger.

La société à la tête de laquelle M. Jannès et le nouveau conseil ont été placés vers le milieu de l'an dernier souffrait, à ce moment-là, du même mal que les autres entreprises nationalisées. Mon rapport l'avait assez nettement souligné. Les effectifs, en particulier les établissements, devaient être comprimés. Les prix de revient de la main-d'œuvre étaient trop élevés, les frais généraux étaient exagérés.

Le nouveau conseil se met à l'œuvre sans attendre les instructions gouvernementales, sans attendre, en particulier, le projet de loi que nous sommes en train d'examiner.

Il est toujours possible de discuter les appréciations que l'on peut formuler sur telle ou telle activité; mais on ne peut discuter des chiffres ou des faits.

Voici des faits.

Une usine d'Issy-les-Moulineaux est fermée pour faire une première concentration de la société. Les effectifs sont dégonflés et reclassés. Ils passent, par la seule volonté du conseil d'administration de la société, de 8.760, à son arrivée, à 5.600 unités, à l'heure actuelle, soit plus de 3.000 suppressions. Ces réductions ne frappent

pas seulement ceux qu'il est convenu d'appeler couramment — je ne sais d'ailleurs pas pourquoi — les « petits »; elles frappent jusqu'à la tête de la société. Il y avait neuf directeurs au siège: cinq sur neuf sont supprimés.

Le résultat de ces mesures c'est que, d'après les états de payement, près de 40 millions par mois — un demi-million par an — sont économisés rien que dans cette société; et, parallèlement, la production est améliorée. Chacun sait que les usines de Bourges et de Châteauroux se rangent au nombre des meilleures par leur productivité.

Voici encore des chiffres qui résultent des mêmes documents officiels.

Le ministère de l'air a établi des normes en ce qui concerne ce que l'on appelle le taux d'improductivité, qui ne doit pas être supérieur à 70 p. 100. A l'arrivée du nouveau conseil d'administration de la Société du Centre, le taux d'improductivité était de 82 p. 100, il est à l'heure actuelle de 66 p. 100 et même de 64 p. 100 à l'usine de Bourges, qui est la meilleure de la société.

Même la fabrication des tracteurs — je dis cela pour mon ami M. Dulin...

M. Dulin. Belle réussite!

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Mais vous ne vouliez pas qu'elle fût arrêtée.

Même la fabrication des tracteurs, dont on a tellement médit en disant qu'elle ne saurait rien rapporter, que c'était une opération catastrophique pour la société, eh bien! cette fabrication des tracteurs a tellement retenu l'attention du nouveau conseil que la commission Surleau elle-même, qui était chargée de procéder à un examen en vue de faire des suppressions, a déclaré dans son rapport: « Par la réorganisation entreprise depuis plusieurs mois, la direction de cette société est parvenue à réduire très sensiblement les temps de fabrication et à faire passer le prix de revient au-dessous du prix de vente de ce matériel... »

M. Dulin. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. Dulin avec l'autorisation de l'orateur.

M. Dulin. Je ne sais pas si ces tracteurs sont de bonne qualité, mais je connais leur prix. Il était jusqu'à présent de 1.200.000 francs et il a, je crois, été ramené à 850.000 francs. En définitive, cette diminution est tout de même supportée par les contribuables puisque le déficit de cette société est assuré par le budget de l'Etat.

Les agriculteurs français, avec la baisse des produits agricoles qui s'accentue, ne peuvent plus acquérir des tracteurs à ce prix et je voudrais vous signaler, mon cher collègue, en le regrettant pour l'industrie française et particulièrement pour l'industrie nationalisée, que le Gouvernement français vient, en échange de produits agricoles, de passer un contrat avec la zone allemande qui va nous fournir des tracteurs de même qualité, à 550.000 francs au lieu d'un million de francs.

La situation est la même, d'ailleurs, pour les tracteurs Renault qui valent 612.000 francs, tandis que les tracteurs anglais Ferguson valent 450.000 francs, et sont réclamés par tous les agriculteurs français, car ils sont d'un modernisme auquel nous sommes bien obligés de rendre hommage.

Au moment où le prix des produits agricoles baisse, nous regrettons que la société nationalisée Renault fasse 800 millions de bénéfices — et distribue, sur ces bénéfices, 300 millions supplémentaires aux ouvriers — sur le dos des agriculteurs français puisque la société Renault vend 150.000 francs plus cher ses tracteurs que ceux fournis par les étrangers. L'agriculture française ne peut accepter cette politique au moment où elle fait seule les frais de la baisse des prix et c'est pourquoi elle demande que la fabrication des tracteurs Percheron soit cédée à l'industrie privée qui, j'en suis sûr, saura en obtenir un prix de revient commercial. Le jour où cette fabrication sera à égalité de prix avec les tracteurs analogues étrangers, les agriculteurs français l'achèteront. (*Vifs applaudissements.*)

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Mon cher collègue, dans ce que vous venez de dire, il n'y a rien qui infirme tant soi peu le raisonnement auquel je m'astreins. Je signale qu'à l'heure présente la commission Surleau a montré qu'étant donné le prix de vente actuel de ce matériel, qui a été fixé du temps de l'ancienne gestion, les gestionnaires actuels ont réussi à franchir cette première étape qui a consisté à ramener le prix de revient au dessous du prix de vente. Donc sous ce rapport la situation de la société qui fabrique ces tracteurs est une situation commercialement saine.

Deuxième étape. Ici je veux vous répondre, car vous avez raison, et ce prix est en lui même trop élevé. C'est une question que je connais, puisque pendant deux ans, dans des commissions diverses, j'ai eu à m'en occuper. Une commande de 8.000 tracteurs a été passée à cette société du Centre et elle est d'ailleurs garantie par l'Etat par une lettre d'agrément. A l'heure actuelle, les tracteurs qui sortent sont des tracteurs en début de série. Alors, de même que les cinquante premiers revenaient à la société deux ou trois millions pièce, le prix du premier millier, quoique bien plus faible, peut être encore élevé. Mais ce prix diminue au fur et à mesure que la série va se développer.

Et j'en reviens à ce que vous disiez tout à l'heure: les prix seront tout à fait comparables avec les prix étrangers, car à partir du 2.000e tracteur, d'après les renseignements examinés sur place et soumis au contrôle financier, le prix de revient de ces tracteurs pourra être abaissé au-dessous de 600.000 francs. Nous arrivons par conséquent exactement dans les zones de prix qui correspondent au matériel étranger dont vous parlez. Je crois, dans ces conditions, qu'à égalité de prix, il ne faut pas avoir d'hésitation et il faut s'adresser au matériel français.

Quant à la formule qui consiste à dire que l'on va laisser cette usine de tracteurs dans le secteur nationalisé, oui, peut-être, mais pas dans le secteur nationalisé de l'aviation. Sur ce point, nous sommes d'accord et personne, je crois, ne peut être d'avis différent.

Cependant, si nous retirons de la production aéronautique tout ce qui peut distraire les efforts de production, qui doivent être concentrés dans ce sens par ceux qui ont la charge de cette gestion, cela ne veut pas dire que nous devions, pour autant, détruire et assassiner ce qui doit remplir un jour un rôle essentiel dans notre économie. C'est cela que je veux protéger. Voilà exactement le fond de ma pensée.

Après avoir parlé de ces tracteurs, j'indique que dans la société du Centre le secteur aéronautique aussi bien que le secteur reconverti, si l'on se réfère aux chiffres aussi bien qu'à l'appréciation de la commission Surleau qui n'est point sujette à caution, tout montre qu'à l'heure actuelle, l'instrument est industriellement assaini.

Je voudrais ajouter maintenant que, contrairement à ce qui a été parfois affirmé cette société, dont le bilan de 1948 traduira l'apurement du passé, — ce bilan n'est d'ailleurs pas arrêté — cette société, malgré ce handicap, est également saine du point de vue financier.

On a dit que, dans sa situation présente, son actif n'équilibrait pas son passif. Ce n'est pas vrai. Voici encore des chiffres que vous ne pourrez pas récuser, car ils ont été établis, pour le deuxième trimestre de cette année, par un expert auprès du tribunal de commerce.

Ces chiffres font apparaître pour cette société un actif de 11.278 millions et un passif de 11.239 millions environ. Donc, l'équilibre est à peu près réalisé, malgré une perte due à l'apurement des comptes du dernier exercice. L'on peut donc dire que la société ne peut pas inspirer de craintes au point de vue financier.

Alors, direz-vous, pourquoi cette société a-t-elle appelé sur elle l'attention en posant un problème d'ordre urgent à résoudre, que l'on a demandé quelquefois aux commissions parlementaires de vouloir bien examiner ?

C'est, hélas! très simple. Toutes les sociétés aéronautiques nationalisées, sans aucune exception, ont une gêne de trésorerie, car leur capital est resté au niveau qui leur avait été fixé il y a deux et même trois ans, et ce capital est manifestement insuffisant. Il est voisin de 5 à 600 millions en général pour les sociétés aéronautiques et toutes les commissions, la commission Fouan, la commission Surleau, tous les contrôleurs financiers, toutes les commissions de contrôle, estiment que c'est à environ un milliard qu'il devrait s'établir. Et alors la société du Centre, malgré sa situation saine, s'est trouvée la première en difficulté. Pourquoi ? Parce que sa situation est doublement plus tragique que la situation des autres sociétés nationales, car son propre capital n'est encore que la moitié de celui des autres sociétés: 250 millions au lieu de 500 millions. Et si on ajoute à cela qu'elle a eu beaucoup plus de frais que les autres, car il a fallu payer le personnel licencié, et donner des préavis et des indemnités à ces 3.000 collaborateurs, si vous ajoutez que cette société, du fait de l'insuffisance de son capital de 250 millions, a dû payer 280 millions d'agios rien que pour l'an dernier, vous aurez l'explication de la situation dans laquelle elle s'est trouvée quelques semaines avant les autres, car je ne dois pas vous cacher que, comme président de la sous-commission des entreprises nationalisées, j'ai reçu la visite de représentants d'autres sociétés nationales qui m'ont dit: « Allez vite, car nous sommes dans la même situation et nous sommes menacés d'être liquidés. »

C'est d'ailleurs pour remédier à ces difficultés, pour aider ces sociétés nationales à subsister jusqu'à la réorganisation qui est envisagée que le projet de loi actuel a été déposé au mois d'avril dernier. On ne peut pas reprocher au Gouvernement de n'avoir point prévu; il y a trois mois qu'il prévoyait la situation et qu'il a déposé ce projet de loi. S'il avait été voté seulement au mois de mai, on n'aurait jamais parlé de la société du Centre et de ses difficultés.

Alors, je pose la question suivante: va-t-on écarter la Société du Centre du bénéfice des dispositions du présent projet parce que, plus faible que les autres au départ, ayant accompli malgré cela un effort plus grand, elle arrive rénovée

certes comme instrument de travail, mais épuisée parce que l'on a attendu un mois de trop pour voter ce projet ?

En quoi son conseil d'administration, en quoi ses cadres, en quoi ses ouvriers qui sont tous tendus vers cet effort de rénovation et qui y sont arrivés, en quoi ont-ils démérité ? Est-ce leur faute si les pouvoirs publics, qui ont au surplus une dette non liquide appréciable vis-à-vis de cette société, l'ont laissée sans moyen de faire face, avec son capital insignifiant, à ses obligations de trésorerie ? Est-il honnête de prétendre, comme on l'a fait parfois, que des difficultés se sont produites parce que la société était mal gérée et qu'il fallait en conséquence la supprimer ?

Ce n'est pas ce qui est apparu à votre commission des finances. Elle n'exige certes pas dans l'avenir le maintien de la Société du Centre ou de telle ou telle autre société. Elle pense plutôt que le nombre de ces sociétés doit être réduit, mais que, un plan de réorganisation devant être déposé par le Gouvernement le 1er décembre prochain, toutes les sociétés existantes doivent se présenter dans les mêmes conditions, à égalité, afin de pouvoir, comme notre collègue M. Alric l'a parfaitement démontré, choisir parmi les meilleures ce qu'il y a de meilleur. Tel est l'intérêt bien compris de l'aéronautique, tel est l'intérêt du pays. Il faut pour cela que rien d'irrémédiable ne soit accompli.

Votre commission pense d'ailleurs que, pour cette réorganisation qui s'effectuera selon les directives du Gouvernement ou la volonté du Parlement selon que vous en déciderez, les mesures d'exécution qui s'imposent doivent être prises par les techniciens qui ont jusqu'ici géré l'entreprise sans démériter et sont, de ce fait, seuls capables d'opérer sans à-coup, ni pour la société elle-même, ni pour les autres, car les diverses activités des sociétés nationales sont, vous le savez, tributaires les unes des autres, lorsqu'elles ne sont pas étroitement imbriquées.

Mais un liquidateur qui est amené, sans formation, sans préparation, au cerveau d'une société, qui frappe au hasard, à droite, à gauche — cela n'a pas d'importance, il est chargé de liquider —, qui n'est pas chargé d'exploiter, même pour un temps limité, de manière à tirer le meilleur parti de ce qui doit subsister, un liquidateur qui renvoie le personnel au courant, qui remet en place du personnel qui avait été licencié — monsieur le président, vous le savez —, qui ferme des usines dont on déclare ensuite à la tribune qu'elles seront conservées, qui arrête la fabrication des tracteurs dans le moment même où la production est vendue jusqu'à la fin de l'année et où se présente une délégation qui veut en acheter deux cents pour l'exportation, un liquidateur qui met le personnel en congé payé pendant que le Parlement discute ce projet et qui, une fois que ce personnel est parti, lui envoie honteusement l'avis qu'il ne sera pas repris, — est-ce que cela ne s'appelle pas saccager plutôt que réorganiser les entreprises nationales, qui sont, il ne faut pas l'oublier, le bien du pays et sa propriété ? Et est-ce que nous pouvons le tolérer ?

M. Demusois. En tout cas, l'opération souligne un manque complet de courage !

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Pour répondre à l'esprit de la loi, il faudrait sans doute réduire le nombre des sociétés nationales comme le nombre des usines dont disposent ces sociétés. Nous n'y faisons nul obstacle, mais à la condition que ce soit en vertu de l'article 4 du présent projet, car telle a bien été la volonté de l'Assemblée nationale, lorsqu'elle a introduit cet article, et non en vertu de dispositions qui nous échappent à tous, qui sont irraisonnées, qui perturbent tout et qui suppriment à la fois ce qui est bon et ce qui est mauvais.

Nous voulons, certes, des mesures immédiates aussi, mais non pas des mesures qui, en réglant inconsidérément et par anticipation le sort d'un gros morceau de notre industrie aéronautique, compromettra le plan d'ensemble, puisque chacun des morceaux commande les autres dans cette industrie où toutes les tâches sont réparties. Nous voulons que la loi que nous allons voter s'applique à tous, qu'il n'y ait pas de hors-la-loi, car si l'on faisait une exception, ce serait précisément au détriment de ceux qui sont le plus dignes d'intérêt.

Cette intention que nous manifestons n'est d'ailleurs pas nouvelle.

Il n'y a pas lieu de s'en étonner; nous l'avons manifestée d'une façon constante et le Gouvernement nous a entendu le déclarer à plusieurs reprises; nous la lui avons même fait connaître par écrit, chaque fois que l'occasion nous en était donnée, qu'il ne fallait pas préjuger chaque fois qu'on nous demandait une autorisation nouvelle, de la décision du Parlement. Lorsqu'on a envoyé les ouvriers de la société du centre en congé, on a déclaré à leur délégation — nous avons été nombreux ici à les recevoir et à leur déclarer — que, dans l'intervalle, le Parlement aurait statué, qu'ils pouvaient partir en toute tranquillité.

Et maintenant, au moment où le Parlement doit statuer, nous nous associerions à une tromperie, en déclarant : « La loi est votée, mais pour le centre, rien n'est changé. La loi prévoit bien une réorganisation avec des garanties pour le choix des sociétés, des usines et du personnel qui devront subsister. Mais, pour vous, personnel, qui avez été envoyé en congé, la question est définitivement réglée !

Vous êtes livrés à un liquidateur dont la régularité de la désignation a, d'ailleurs, été sérieusement contestée, vous le savez; mais ce liquidateur existe et nous ne voulons rien changer ! »

Eh bien ! mes chers collègues, honnêtement, croyez-vous qu'un tel raisonnement soit possible. Humainement croyez-vous que nous puissions établir une distinction entre deux catégories d'ouvriers des usines aéronautiques nationalisées et pénaliser ceux qui, pour rénover la société, ont fait les efforts et les sacrifices les plus caractérisés. Quel est celui d'entre vous qui voudrait en prendre la responsabilité dans la loi que nous sommes en train de confectionner en ce moment ? S'il en était ainsi, est-ce que nous n'aurions pas, vis-à-vis de ceux qui sont partis confiants dans le travail que nous allons effectuer et dans les promesses que nous leur avons faites, est-ce que nous ne leur aurions pas tendu un piège abominable, et ne nous estimerions-nous pas déshonorés ?

Votre commission des finances n'a pas voulu cela, et c'est le sens des amendements qu'elle a apportés à ce projet.

Voyez-vous, nous pouvons avoir sur les divers problèmes des conceptions différentes. Nous pouvons les discuter, les affronter; nous pouvons chercher, c'est normal, les uns et les autres, avec plus ou moins d'habileté et plus ou moins de passion, à les faire triompher, mais il est un carrefour où, quelles que soient nos divergences, nous devons tous nous rejoindre, toujours, c'est le respect des engagements pris et le souci de l'équité. (*Vifs applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. le ministre de la défense nationale.

M. Paul Ramadier, *ministre de la défense nationale.* Mesdames, messieurs, le problème de l'industrie aéronautique, qui vous est soumis se présente dans des conditions d'une indiscutable gravité, qui exige des décisions à la fois extrêmement rapides et audacieuses. S'il y a hésitation, incertitude, retard, tout peut être perdu, alors que si l'on agit avec la décision nécessaire beaucoup peut être sauvé.

M. Pellenc vous a fait un tableau partiel, mais qui pourrait être généralisé, de la situation financière des sociétés aéronautiques. Il y en a une, et une seule, dont la situation financière, dont la trésorerie est saine, c'est la société du Sud-Est. Cela n'a pas toujours été ainsi, mais elle a reçu, au début de 1947, une avance, un crédit à long terme important de la caisse des dépôts et consignations; et ce crédit, qui lui a assuré un fonds de roulement assez copieux correspondant à ses besoins, lui permet aujourd'hui, sous une direction d'ailleurs prudente et sensée, de progresser dans des conditions raisonnables.

Mais toutes les autres, messieurs, à deux reprises, quand j'étais président du conseil, et depuis que je suis ministre de la défense nationale, je les vois apparaître l'une après l'autre, peut-être pas toujours toutes ensemble fort heureusement, mais un mois celle-ci, le mois suivant telle autre. En vérité, nous sentons peu à peu le sol se dérober sous leurs pieds. Il y a incontestablement un vice et un vice grave dans l'organisation de cette industrie. Messieurs, permettez-moi de vous dire que nous sommes exactement au moment, au dernier moment où l'on peut encore songer à y remédier à condition de prendre dans les quelques semaines qui viennent des décisions douloureuses mais draconiennes et pour cela efficaces.

Le mal, quel est-il ? Le mal tient son origine d'une certaine conception que l'on a eue au lendemain de la libération : on a pensé, au moment où la cessation des hostilités renvoyait les soldats dans leur foyer, qu'on pouvait augmenter le nombre des ouvriers des usines d'aviation et l'on a connu, en 1946, 57.000 ouvriers, alors que, pratiquement, les études, pendant quatre ans, avaient été interrompues ou ramenées au travail de bureau de quelques techniciens et à quelques vagues essais dans des ateliers clandestins et où l'on n'était pas en mesure de présenter des modèles, je ne dis pas dépassant ceux des autres pays, mais même à la hauteur de ceux-ci.

Lorsqu'on a eu réuni ces 57.000 ouvriers, à tout prix on a voulu leur donner du travail et l'on a établi un programme que l'on appelle le programme de 1945-1946. Ce programme porte sur 2.927 appareils que nous traînons encore, il ne sera achevé, d'après les échéanciers et sous réserve des aléas, qu'en 1951. Il nous coûtera au total plus de 100 milliards pour des appareils qu'en 1946 on appréciait de la manière suivante : périmés ou, tout au plus, classiques au sens de 1939.

Pour pimenter le programme, on y avait ajouté ici et là quelques problèmes dépassant les temps et proprement insolubles dans l'état actuel de nos connaissances et de notre industrie.

Mesdames, messieurs, en présence de ce programme on pensait occuper les 57.000 ouvriers. Cela n'a pas suffi, alors on a ajouté la reconversion. On a fait n'importe quoi, tout ce qui se présentait. On a fait les choses les plus incroyables. Si même on n'avait fait que des casseroles !

M. Serrure. On a fait des pousse-pousse.

M. le ministre de la défense nationale. Mais il y a tout un programme d'aluminium, des bateaux...

M. le général Corniglion Molinier. Des jouets!

M. le ministre de la défense nationale. ...des jouets, etc. La seule chose qui aurait pu avoir une certaine cohésion, c'était le matériel agricole et particulièrement les tracteurs. En fait, je considère qu'il n'y a pas d'industrie privée ou très peu pour le machinisme agricole. C'est donc dans nos usines nationales qu'on le fabrique pour toutes les maisons qui le vendent sous l'enseigne de telle ou telle firme.

Depuis les arsenaux de Roanne, de Brest et du Havre jusqu'aux usines nationales, un certain nombre, un bon nombre a été employé à cette conversion.

Il aurait pu y avoir là une solution à ce problème absurde, dont on s'était encombré soi-même, mais à une condition, c'est qu'on eût fait une industrie cohérente, organisée, douée d'organes commerciaux, alors qu'on s'est borné à sous-traiter ici avec telle firme, là avec telle autre, suivant la commande qui se présentait. De sorte que nous avons partout des entreprises de fabrication de machinisme agricole, mais que nous sommes partout des sous-traitants et que l'avantage essentiel que la nationalisation pourrait avoir, disparaît dans un désordre où le hasard seul est le maître.

Alors, mesdames et messieurs, qu'est-il arrivé ? Il est arrivé ce qu'on attendait, à savoir que la masse humaine que l'on avait formée, que l'on avait encadrée — non seulement par des cadres syndicaux ou des cadres politiques, mais aussi en introduisant dans les sociétés nationales un encadrement que M. Pellenc a eu le mérite de dénoncer il y a deux ans (*Applaudissements au centre*) — a servi sans doute — je le disais à l'Assemblée nationale et je le répète ici — de masse de manœuvre. Chaque fois qu'on a voulu avoir quelque agitation, on a déclenché les usines nationalisées et on en arrive à se demander si un certain amour des nationalisations n'a pas pour principal objet d'avoir une masse à agiter plutôt que de trouver un moyen de faire échapper au capitalisme ou au profit privé, une certaine industrie. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Marrane. C'est une calomnie contre la classe ouvrière.

M. le ministre. Ne confondez pas la classe ouvrière avec vous. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. Marrane. C'est pourtant ces ouvriers que vous mettez en chômage.

M. le ministre. Puis, il est arrivé que toutes ces industries reconverties ont perdu de l'argent. Sur les fabrications d'aéronautique, il était moins facile de perdre de l'argent, car le prix de revient, les facultés particulières de chaque entreprise, de chaque usine donc, intervenaient dans le calcul des prix. Mais dans l'industrie reconvertie, où il fallait retrouver un marché ou bien succomber, des pertes s'introduisaient.

Nous avons assisté alors à un calvaire des sociétés nationales, au terme duquel nous sommes aujourd'hui. A la fin de 1946, on leur a insufflé un premier supplément de trésorerie; en 1948, la société des moteur, la S. N. E. C. M. A. a reçu 2 milliards d'avance.

Depuis plusieurs mois, nous voyons peu à peu leur trésorerie descendre, malgré la revalorisation des marchés auxquels on a consenti et qui a permis de relever les taux horaires et d'absorber un certain nombre de pertes. Malgré tout cela, nous voyons aujourd'hui trois sociétés qui sont condamnées si l'on n'avise; et je sais bien ce qui adviendra au bout du compte de la quatrième, la cinquième ayant déjà succombé.

Pourquoi, mesdames, messieurs, en dehors de la reconversion qui a été un désastre dans son ensemble, les sociétés nationales n'arrivent-elles pas à équilibrer leur budget, à équilibrer leurs comptes d'exploitation ? Pour la raison très simple qu'elles ont été conçues et construites pour une production très supérieure à celle d'aujourd'hui, non seulement à celle de cette année — qui est une année particulièrement pauvre, particulièrement maigre — mais même par rapport à la production normale du temps de paix.

Cela a entraîné trop de sociétés, trop de bureaux d'études, trop d'usines, trop d'ouvriers.

Nous en avons fait à diverses reprises l'observation: nos prédécesseurs, les diverses commissions qui s'en sont occupées et nous-mêmes.

J'ai là, une lettre que M. le secrétaire d'Etat envoyait à la date du 5 octobre 1948 aux présidents directeurs généraux des sociétés nationales de constructions aéronautiques dans laquelle il leur rappelait l'excès considérable de leur personnel; il leur demandait de prendre des mesures rapides pour réduire ce personnel au chiffre de 23.000 ouvriers. Ce chiffre même ne marquait encore qu'une étape et M. le secrétaire d'Etat, en diverses réunions, dans diverses autres lettres, insistait sur la nécessité de cette compression des effectifs au format nécessaire à la production utile.

Nous avons prêché dans le désert; mais à force de prêcher dans le désert, nous avons pensé qu'il fallait nous engager dans la voie d'une action plus drastique.

Nous avons commencé par le commencement et par nous demander quelles étaient les constructions aéronautiques que nous pouvions faire, étant donné nos finances et nos besoins militaires. Nous avons demandé à l'état-major un plan que l'on a appelé le plan de croisière, c'est-à-dire le plan normal, qui prévoit un nombre d'avions sensiblement plus élevé que ceux que nous pouvons construire aujourd'hui. Il correspond en gros à un budget de fabrications nouvelles de 48 à 50 milliards, alors que notre budget actuel n'est que de l'ordre de 28 milliards.

Bien entendu, nous avons encore à discuter le projet avec le ministre des finances et nous n'avons pas recueilli son agrément, sans quoi vous en seriez d'ores et déjà saisis. Mais si l'on prend ce programme pour base, il comporte une augmentation de 20 milliards sur les dépenses actuelles.

Que faut-il à l'industrie aéronautique française ? D'abord, mesdames, messieurs, il faut moins de bureaux d'études. Lorsqu'on a constitué les sociétés nationales sur le programme d'aujourd'hui, c'était une vue d'un programme comportant 60 études. Les bureaux d'études qui avaient été constitués à ce moment-là débordaient sur ce cadre de 60 études, de telle sorte qu'on a ajouté quelques études et que l'on a approché un nombre voisin de 100.

Or, mesdames, messieurs, considérons les besoins définis par l'état-major ainsi que par le secrétariat général à l'aviation civile. Nous constatons que nous avons besoin de 19 études en cours, qui entraînent l'obligation de lancer chaque année quatre études nouvelles. Quelle différence: du simple au triple!

Or, ces études commandent à la fois le nombre et l'importance des bureaux d'études et le nombre des sociétés, ces deux nombres étant étroitement liés entre eux.

En second lieu, nous nous sommes demandé quel était le nombre d'usines et le nombre d'ouvriers nécessaires. Nous sommes arrivés à cette conclusion qu'il faudrait pouvoir employer au total 25.700 ouvriers productifs dans l'hypothèse d'un rendement optimum pour les usines actuelles, alors qu'il suffirait d'avoir un effectif d'environ 20.000 pour le régime dit de croisière, de telle sorte que, lorsque nous avons fait le compte, nous nous sommes aperçu qu'il faudrait fermer un certain nombre d'usines pour employer les autres dans les conditions de rentabilité suffisante.

Enfin, nous avons aujourd'hui dans les usines privées et les usines nationales, 54.000 ouvriers de l'aviation. Pour la production de croisière indispensable, une quarantaine de milliers seraient largement suffisants; ce chiffre est même nettement supérieur à l'effectif nécessaire pour l'exécution du programme actuel qui — vous vous le rappelez — est inférieur d'environ 40 p. 100 au niveau de croisière, au niveau normal.

Ces constatations, mesdames, messieurs, nous aurions pu les faires de nous-mêmes et avec les études de nos services. Nous avons tenu à ce qu'elles soient faites par une commission indépendante de toute hiérarchie composée d'hommes particulièrement qualifiés et particulièrement libres.

Au mois de décembre 1948, nous avons proposé au conseil des ministres la nomination d'une commission qui a été présidée par M. Surleau et qui a déposé ses rapports. C'est au vu de ces rapports que nous avons présenté ces textes qui correspondent à cette idée: pour avoir une rentabilité admissible pour équilibrer, tant bien que mal, le budget des sociétés nationales, il faut réduire le nombre des bureaux d'études et des sociétés, réduire le nombre des usines, réduire le nombre des ouvriers.

Notre pensée était, en même temps, de faire passer dans un secteur privé ou national, mais étranger à la défense nationale, un secteur industriel, ce qu'il y avait de valable dans la reconversion et singulièrement, une partie, tout au moins, du machinisme agricole.

Dès lors, notre programme était, au départ: supprimer une société nationale d'aéronautique et le choix de la commission Surleau et du Gouvernement s'était porté sur la société du Centre, confier à cette société du Centre, après avoir changé son titre, ce qui pourrait être conservé du machinisme agricole.

Voilà, mesdames, messieurs, le programme que nous avions formé et pour lequel nous avons déposé un projet de loi qui vous est soumis. Ce projet de loi comporte en vérité, dans le texte primitif du Gouvernement peu d'autorisations concernant la structure des sociétés car nous n'avons, à vrai dire, que fort peu d'autorisations, fort peu de pouvoirs nouveaux à demander.

Quels sont ces pouvoirs ? Comme on l'a maintes fois répété au cours des débats à l'Assemblée nationale, l'Etat est actionnaire, largement majoritaire dans chacune des sociétés nationales. Il est, par conséquent, en vérité, le maître des décisions de ces sociétés par le truchement des administrateurs et des assemblées générales. Nous pouvons dès lors faire, soit par l'Assemblée, soit par les conseils d'adminis-

trations, tout ce que la loi de 1867 permet à ces organismes de faire, c'est-à-dire fermer une usine, fermer un bureau d'études, éventuellement louer tel ou tel immeuble pour l'exploiter provisoirement et même l'aliéner au besoin, si les statuts l'imposent, avec l'autorisation de l'Assemblée.

Nous avions un pouvoir supplémentaire qui a été donné au Gouvernement par la loi du 17 août 1948 et qui nous permet, par décret pris en conseil des ministres, d'imposer toutes mesures aux sociétés nationales, à l'exclusion de l'aliénation des immeubles, des usines de ces sociétés.

Nous avions donc de très larges pouvoirs. En vérité, nous n'avons pas songé à en demander davantage. C'est au cours des travaux de la commission de l'Assemblée nationale que s'est introduite cette idée, contre laquelle, certes, l'histoire de ce que je viens de vous dire le prouve, nous n'avons pas songé une seconde à nous insurger.

On nous a dit: Oui, mais il faudrait faire cela sur un plan général, que ce plan général soit soumis au Parlement et qu'il soit en quelque sorte, après l'approbation parlementaire, possible au Gouvernement d'en imposer la réalisation aux sociétés par décret pris en conseil des ministres.

L'idée des programmes de constructions aéronautiques était tout à fait dans notre esprit et si bien dans notre esprit que c'est par là que nous avons commencé.

Par conséquent, il n'y a eu aucune difficulté pour présenter ce programme au Parlement, nous l'avons accepté tout de suite. Seulement nous avons dit: c'est entendu, mais il faudra que nous nous mettions d'accord avec le ministre des finances. Quelques semaines nous sont nécessaires pour le dépôt. Puis il faudra que le Parlement en discute.

Or, mesdames, messieurs, nous avons un précédent dangereux, c'est le programme de 1921 qui fut déposé par M. Georges Leygues et qui fut même exécuté, tranche par tranche, alors qu'il n'avait jamais été discuté ni voté. Je crains fort qu'un programme de construction aéronautique qui pose tant de problèmes, et des problèmes si mouvants, ne soit l'objet d'un sort analogue.

M. Bousch. Vous préjugez !

M. le ministre. Je ne préjuge pas, je crains. Excusez ma timidité ! J'ai cependant bien le droit de vous en faire part.

C'est pourquoi, mesdames et messieurs, nous avons demandé à l'Assemblée nationale, qui y a consenti, d'ajourner, si elle le désire, la faculté qu'elle nous donnait et que nous n'avions pas demandée, d'imposer l'ensemble des mesures par un texte unique, mais de nous laisser les pouvoirs que nous tenions soit de la loi de 1867, soit de la loi de 1848.

Elle y a d'ailleurs consenti et les textes dont ces divers problèmes avaient fait l'objet ont peu à peu disparu, en particulier l'article 1 *ter* qui a suscité une controverse entre la commission des finances et la commission de la défense nationale.

D'autre part, s'il nous faut agir tout de suite et s'il n'est véritablement possible d'agir que tout de suite — si on ne l'a pas fait dans trois mois, il sera trop tard ! — trois autres sociétés peuvent avoir suivi le sort de la société du Centre; s'il faut agir rapidement rien n'empêche d'abord de vous soumettre ce programme de constructions aéronautiques qui n'a pas seulement pour intérêt d'envisager les mesures immédiates à prendre dans le domaine de l'industrie, mais qui mesurera aussi le volume de nos budgets et qui, par conséquent, servira de norme pour les budgets futurs.

En second lieu, après que la réduction de format aura été accomplie, il faudra que des mesures d'assainissement financier interviennent dans un certain nombre de cas, réduction, puis augmentation de capital; dans tous les cas, augmentation du capital social.

Comme c'est l'Etat qui devra apporter le capital supplémentaire, une autorisation législative sera en tout cas nécessaire.

Par conséquent, au terme de la réorganisation que nous fixons au mois de novembre 1949, une loi financière enregistrera en quelque sorte dans le bilan des sociétés, dans leur capital, les modifications apportées, et confirmant les apports de l'Etat ou y ajoutant ce qui est nécessaire.

Voilà, messieurs, ce qui est dans le texte de l'Assemblée nationale et ce qui est indispensable.

Ajouterai-je que, pour parvenir à ce résultat, nous avons besoin d'argent ? D'abord, pour assurer la vie quotidienne des sociétés, nous avons besoin d'apporter la garantie de l'Etat à la caisse nationale des marchés. D'ores et déjà, sur des autorisations qui ont été données par les commissions des finances des deux assemblées, nous avons garanti ainsi 1.800 millions. Nous pensons que pour être assurés de n'avoir aucun à-coup la garantie peut s'élever jusqu'à 6 milliards.

Notez d'ailleurs que ce ne sont pas des garanties de soldes de comptes courants, mais des garanties de créances individualisées, de telle sorte que le remboursement fait disparaître la garantie mais n'abaisse pas le maximum. Six milliards nous sont indispensables et d'ailleurs ne représentent que des sommes nettement inférieures aux crédits inscrits au budget.

D'autre part, l'un des vices qui a été maintes fois dénoncé de nos sociétés nationales, l'un des vices au début est d'avoir manqué d'un capital, d'un fonds de roulement et d'un capital initial.

La Société du Centre, qui était la plus mal dotée, n'avait que 250 millions; les autres ont entre 400 et 500 millions pour des chiffres d'affaires qui atteignent 5 et 6 milliards par an. Dans une industrie où le roulement n'est pas très actif et où il faut compter un fonds de roulement au moins égal au quart du chiffre d'affaires annuel, c'est donc, au bas mot, entre un et un milliard et demi qu'il faut pour chaque société, et la commission Surleau a, pour sa part, évalué qu'après les restrictions prévues, et compte non tenu de la société de reconversion, il faudrait un milliard et demi d'apport complémentaire aux sociétés de cellules et un milliard à la Société des moteurs.

Nous aurions pu vous demander ces deux milliards et demi tout de suite, auxquels devraient s'ajouter les frais de transfert des fabrications en cours dans les usines fermées, frais que l'on s'efforcera de réduire au minimum, mais qui représentent tout de même une charge, et parfois les frais de licenciement du personnel. Nous aurions pu demander, dis-je, la somme complète: nous ne l'avons pas fait, pour réserver à la période dans laquelle nous entrerons au moment de l'assainissement financier définitif une faculté d'examen qui ne soit pas d'ores et déjà arrêtée, oblitérée par la décision que nous vous aurions fait prendre.

Nous vous demandons seulement d'ouvrir un crédit de 2 milliards, probablement inférieur de moitié environ à la somme totale, qui servira à faire des avances destinées, au moment du règlement financier définitif, à être transformées en apports de capital.

Ainsi, messieurs, il y a un ensemble parfaitement cohérent qui comporte la possibilité de prendre rapidement les décisions nécessaires. Je dois dire que le programme, tel que nous l'avons tracé, tel que je viens de vous l'exposer, s'est trouvé, chemin faisant, modifié par la défaillance de la Société du Centre.

La Société du Centre, dans le courant de juin, a éprouvé des embarras financiers tels qu'à la fin du mois elle n'a pu ni faire face à son échéance, ni assurer sa paye, et qu'il a fallu de grands efforts et une véritable liquidation de tous ses comptes avec le ministère de l'air pour arriver à assurer à peu près le financement nécessaire, non pas pour la liquidation entière, mais pour le payement des ouvriers et pour les premières échéances.

Cela n'a pas été sans modifier dans une certaine mesure nos prévisions, et il n'est plus question, à l'heure actuelle, de transformer cette société atteinte d'une si grave syncope en société de reconversion. Elle a disparu et définitivement; on peut constituer une autre société à sa place. On ne peut pas faire revivre cette société qui est définitivement entrée dans la pire des morts.

M. Rotinat, *président de la commission.* Voulez-vous me permettre de vous poser une question, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président de la commission. Est-ce que deux usines de cette société, Châteauroux et Bourges, ne doivent pas continuer à fonctionner ?

M. le ministre. La société ne continue pas à fonctionner, elle n'a pas d'argent pour cela. Deux usines, à Châteauroux et à Bourges, vont être reprises par d'autres sociétés, car nous considérons qu'elles sont indispensables au patrimoine de l'aéronautique française; il est absolument impossible, de quelque manière que ce soit, de rendre une vigueur quelconque à une société qui, non seulement, n'a pas pu faire face à ses échéances, mais qui, encore, a dû épuiser presque entièrement tous ses comptes avec le ministère de l'air pour arriver à mettre à flot seulement les créances les plus criardes.

M. le général Corniglion-Molinier. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. le général Corniglion-Molinier, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. le général Corniglion-Molinier. Je voulais vous demander, monsieur le ministre, de faire très attention pour Châteauroux. Si, à Bourges, vous retrouverez toujours le personnel dont vous pouvez avoir besoin, à Châteauroux, ce n'est pas le cas. Vous risquez de perdre des techniciens que vous ne retrouverez jamais plus.

M. le ministre. Nous n'avons pas l'intention de fermer les usines de Bourges et de Châteauroux, tout au moins d'une manière un peu prolongée. Il se pose une question de charge à fournir à ces usines et qui ne manquera pas d'entraîner quelques difficultés. Mais nous avons l'intention de les maintenir en activité. Nous attendons le vote de la loi pour opérer leur transfert à d'autres sociétés. Si la loi n'est pas votée dans un délai très court, il est certain que ces deux usines seront fermées. Je vous avoue que je n'arrive pas à comprendre comment il a pu venir à l'idée de quiconque que la Société du Centre pourrait ressusciter. Elle n'a plus rien. Sur son bilan, un démêlé s'est engagé et vous allez voir lequel. On a établi le bilan d'après les livres de la société et il a accusé, pour

l'exercice 1948, une perte de 363 millions, absorbant les réserves et entamant le capital dans une proportion déjà très grave. Ce bilan a été approuvé par l'administrateur délégué, puis par le conseil d'administration; mais, quand il a été établi, l'administrateur délégué s'est ravisé et a dit: sans doute, c'est conforme aux écritures, mais il y a certainement des erreurs d'appréciation dans les inventaires, et il faut les refaire. Il a fait refaire les inventaires mais, au lieu d'une perte de 362 millions, il trouve une perte de 800 millions passés, qui fait table rase du capital et des réserves et même de beaucoup d'autre chose encore, de telle sorte que la société, que ce soit dans le cas un peu moins grave ou dans l'autre plus grave, se trouve privée de toute espèce de capital personnel, de fortune personnelle, d'actif propre et qu'elle est vraiment dans l'impossibilité totale et absolue de retrouver un actif quelconque. On peut songer sans doute à créer une nouvelle société, mais vraiment je vous avoue que cette idée de créer une nouvelle société au moment où nous sentons qu'il y en a au moins une de trop, au moment où nous sentons la nécessité d'une restriction, d'une réduction, me paraît être une idée qui défie le bon sens.

C'est ainsi que nos projets ont été modifiés sans cependant que le projet en soit affecté. Voilà comment il se présente à vous, mesdames, messieurs.

M. Bousch. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous poser une question ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. Bousch. Je voudrais connaître la façon dont le personnel de cette société a été licencié car, même en suivant votre raisonnement en ce qui concerne la société elle-même, je n'ai trouvé aucune excuse, aucune raison valable pour le procédé employé à l'égard du personnel qui a été licencié, si j'en crois les renseignements en ma possession, pendant qu'il a été envoyé en congé avec l'espoir d'être réemployé à l'issue de ce congé.

M. le ministre. Je crois que le personnel ne pouvait nourrir aucune espèce de doute. Le 30 juin, il avait eu connaissance d'un avertissement qui ne laissait pas d'équivoque, c'est-à-dire que la date de la paye était passée sans que le personnel ait touché son salaire. Il a fallu attendre plusieurs jours pour donner à ce personnel à peu près la moitié de son salaire, et une douzaine de jours pour arriver à le payer intégralement. A ce moment-là, d'ailleurs, le liquidateur, allant peut-être un peu vite, avait voulu licencier le personnel tout de suite. Nous lui avons demandé d'attendre quelques jours de plus, de mettre le personnel en congé, et de le licencier à l'issue de ce congé. C'est ce qu'il a fait. Aucun doute n'a existé dans l'esprit de personne, et, à l'heure actuelle, messieurs, la seule question qui se pose est de savoir si l'indemnité de congédiement sera ou non payée. Elle dépend de votre vote. Si la loi n'est pas votée dans un délai très bref, l'indemnité de licenciement ne pourra pas être payée.

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des finances, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Monsieur le président, je ne peux pas admettre, quant à moi, cette façon de procéder, qui consiste à dire : Le personnel est maintenant parti et, si vous ne votez pas cette loi, ce personnel n'aura pas les indemnités de préavis auxquelles il a droit.

M. Marrane. C'est un véritable chantage!

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Je dois à la vérité de dire que nous avons été nombreux ici à recevoir des délégations, et l'une d'elles est encore venue nous voir hier pour nous entretenir de la situation du personnel avant qu'il ne parte en congé. Ces délégations ont vu d'ailleurs aussi des représentants de l'Assemblée nationale; nous avons été nous-mêmes en contact avec les membres de cette Assemblée pour confronter nos points de vue. Et il en résulte que ce personnel est parti en congé avec l'assurance formelle que, pendant ce temps, la loi serait votée, et que, à son retour, la situation serait réglée. Mais quand on a donné ces assurances au personnel, ce n'était pas en sous-entendant qu'elle serait mal réglée et qu'il serait licencié. J'estime que ce serait une véritable escroquerie morale commise à son égard et qui serait indigne de nous!

M. le ministre. Monsieur Pellenc, nous avons dit au personnel: « Dans l'intervalle, la loi sera votée, nous l'espérons, et, la loi étant votée, vous pourrez recevoir vos indemnités de congédiement. »

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Il n'était pas du tout question des indemnités de congédiement dans les assurances données au personnel, pas plus que dans ses revendications. Il était question, purement et simplement, de ne pas soustraire ce personnel à la règle commune applicable aux quatre autres sociétés qui veut qu'on le réintègre entièrement dans les usines qu'il a quittées lorsqu'on l'a envoyé en congé d'une façon prématurée.

Car ce congé était prévu pour le mois d'août — il ne faut pas l'oublier. Alors on dérange les dispositions qu'il avait prises, on l'oblige à partir en congé à un moment où il n'y comptait pas, il se répartit dans les quatre coins de la France et, quand il sera de retour, pendant la période de congé des autres activités industrielles, il ne pourra même plus trouver un emploi et sera sur le pavé.

C'est une faute grave à l'égard de ce personnel que de l'avoir laissé partir dans cette idée qu'il retrouverait son emploi à la rentrée, puis de le prévenir, une fois parti, qu'il est licencié. Je n'admettrai jamais cela, j'en serais déshonoré!

M. le ministre. Cette faute s'appelle faute d'argent.

La Société du Centre n'a plus d'argent, elle a épuisé à peu près complètement ses crédits, les biens qui lui restent à liquider ne sont pas immédiatement disponibles. La plupart d'entre eux sont subordonnés aux mesures mêmes que la loi permettra de prendre.

Je vous le dis très nettement, la société s'est trouvée dans une position désespérée.

M. Marrane. Par la volonté de l'Etat!

M. le ministre. Ecoutez, monsieur Marrane, je ne sais pas si le déficit de la gestion de celui que M. Tillon avait mis à la tête de cette société est de 362 millions ou de 800 millions, mais ce que je sais, c'est que cette gestion est pour beaucoup dans la situation en présence de laquelle nous nous trouvons actuellement. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre.*)

On ne perd pas indéfiniment de l'argent sans se trouver un jour en présence de cette situation à laquelle, évidemment, les ouvriers ne sont pour rien...

M. Léon David. M. Tillon a fixé les responsabilités, et vous n'avez pas répondu.

M. le ministre. On répond quelquefois à ceux qui calomnient, jamais à ceux qui injurient. (*Nouveaux applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre.*)

M. Léon David. C'est une façon d'esquiver la discussion. (*Exclamations sur divers bancs.*)

M. le ministre. Nous sommes évidemment là au centre d'un malentendu qui paraît s'être produit entre les commissions et le Gouvernement. Croire qu'il est possible de renflouer la Société du Centre, pour la dissoudre, d'ailleurs, dans un second temps, c'est une chose véritablement illusoire.

Il pourrait être question de créer une nouvelle société, pour l'exploitation, par exemple, de Bourges et de Châteauroux. Ce serait, je crois, une solution déplorable, car il est bien préférable de rattacher Bourges et Châteauroux, avec moins de frais généraux, à une des sociétés existantes; mais il ne peut pas être question de donner à la Société du Centre une seconde vie en lui fournissant, non seulement des centaines de millions, mais peut-être des milliards, qui seraient nécessaires pour liquider l'ancienne société et refaire une nouvelle société à la place de la première.

Je ne crois pas que c'était d'ailleurs l'intention des commissions et je crois qu'il y a simplement eu un malentendu.

Je me permets d'insister cependant auprès du Conseil de la République sur l'extrême gravité du problème tel qu'il est dans le fait et en dehors de toute limitation législative. Le problème est d'une extrême difficulté. Il ne peut être résolu, comme je le disais au début de mon exposé, que par des mesures tout à fait rapides et hardies. S'il est nécessaire de revenir à chaque instant devant le Parlement pour présenter des programmes et obtenir des autorisations, je vous affirme que, pour ma part, je renonce à entreprendre la réforme de la réorganisation des sociétés nationales. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Jean Moreau, *secrétaire d'Etat aux forces armées (air).* Moi non plus!

M. le ministre. Une fois l'opération accomplie, je viendrai, bien sûr, devant vous, je vous apporterai en quelque sorte mes comptes, je viendrai vous dire, avec M. le secrétaire d'Etat à l'air: « Voici ce que nous avons fait. Nous avons agi pour le mieux ».

Peut-être y aura-t-il quelques points où nous n'aurons pas pleinement réussi. C'est possible. Il y a, en effet, dans cette affaire, beaucoup de questions extrêmement délicates, en particulier dans l'organisation de la société des moteurs; je pense que nous ne sommes pas parvenus au bout de nos peines et que tout n'est pas dans la réduction du format. Il y a beaucoup de problèmes à résoudre.

Du moins, pour franchir cette première étape qui, je crois, est décisive, ou bien il ne faut rien faire et laisser périr l'industrie aéronautique, ou bien il faut faire confiance au Gouvernement qui vous expose loyalement ses projets et vous rendra loyalement compte. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Demusois. Je demande la parole.

Mme le président. Monsieur Demusois, M. Méric est inscrit avant vous dans la discussion générale. Je ne puis pas interrompre l'ordre des inscrits.

M. Demusois. Il est toujours d'usage, conformément au règlement, qu'un orateur puisse répondre à un ministre. Je n'ai que quelques mots à dire à M. le ministre, dans la discussion générale.

Mme le président. Si M. Méric accepte de vous céder son tour de parole, je n'y vois aucun inconvénient.

Monsieur Méric, acceptez-vous de laisser parler M. Demusois ?

M. Méric. Non, madame le président.

Mme le président. Dans ces conditions, monsieur Méric, vous avez la parole. *(Protestations à l'extrême gauche.)*

M. Léon David. Vous êtes partiale ! *(Vives protestations sur un grand nombre de bancs.)*

Mme le président. Monsieur David, je dirige le débat comme je le dois et je n'ai pas de leçons à recevoir de vous. *(Applaudissements.)*

La parole est à M. Méric.

M. Méric. Madame le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, en abordant cette tribune pour vous faire part des suggestions du groupe socialiste sur le projet de loi relatif à la réorganisation de la Société nationale de constructions aéronautiques et de la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'avions, nous voudrions, au début de ce débat général, affirmer que le principe des nationalisations ne saurait être mis en cause, car si la plupart des résultats ont été malheureux dans le domaine de l'aéronautique, c'est le fait, non seulement de notre production d'usines nationales, mais parfois également de la production de sociétés industrielles d'aviation privées.

Mais si nous sommes immuables sur le principe, nous accepterons, par contre, de discuter pour donner à ces usines une structure, une production qui leur permette à la fois de répondre aux impératifs immédiats de la défense nationale et aux besoins de l'aviation civile. C'est pourquoi nous nous efforcerons de verser à ce débat un exposé constructif.

Nous ne reviendrons pas sur les critiques amères, sur les espoirs et les déceptions de ces dernières années. Nous nous bornerons à rappeler simplement que la plupart des usines nationales de construction disposent d'effectifs improductifs relativement pléthoriques, d'une autorité intérieure complètement émiettée, d'un prestige extérieur sérieusement ébranlé, de travail tombant rapidement à zéro, de moyens financiers exsangues, d'aucune vue sur les perspectives d'avenir de l'industrie aéronautique, enfin de charges exceptionnelles résultant de nationalisations hâtives de certaines unités de production qui ont compromis l'équilibre de certaines sociétés.

En présence de cette situation, il y a lieu d'instaurer, comme le disait tout à l'heure M. le ministre de la défense nationale, dans le plus bref délai, une politique de programmes, une politique d'investissement, une politique de crédit, étant bien entendu que cette politique, cet effort seront compatibles avec la situation économique et financière de la nation.

Ces raisons impliquent que notre politique, nos programmes correspondent à des buts précis.

Dans le domaine militaire, par exemple, devant l'accroissement des prix et des armements, et par suite de leur entretien, nous devrons lancer des programmes correspondant à un effort adapté à des missions bien précises, et qui puissent être supportées par les finances nationales. Il faut ramener nos volontés de réalisation à l'échelle de nos possibilites. Telle devrait être la doctrine de nos programmes.

Pour aboutir à cela, nous pensons qu'il faudrait énoncer à nos chercheurs et à nos techniciens que l'on a parfois trop discrédités, un certain nombre de principes, à savoir: économie et efficacité; éviter, par exemple, comme on l'a fait jusqu'à ce jour, d'établir des programmes disparates, mais s'efforcer d'aboutir à la standardisation, entre les différents matériels militaires d'abord, ensuite entre les matériels militaires et civils, afin d'utiliser dans un conflit éventuel, toute notre puissance aéronautique.

Nos programmes devront également tenir compte de la qualité du matériel. Dans le domaine aéronautique, rechercher la qualité, c'est rechercher l'économie, la qualité étant non seulement une garantie pour les utilisateurs et les exportateurs éventuels, mais permettant aussi d'abaisser la fréquence des revisions générales, toujours onéreuses, des réparations toujours trop nombreuses, et d'éviter l'immobilisation de nos unités de la flotte aérienne.

Pour arriver à ce but, il faut que les utilisateurs militaires et civils aient des contacts quasi permanents d'abord entre eux, ensuite avec les constucteurs et les techniciens qualifiés.

Le programme devra également tenir compte que la technique moderne rend très difficile la possibilité de construire séparément cellules et moteurs. Devons-nous continuer à nous essoufflier pour rattraper, sur la technique présente, un retard dû à l'occupation et à la guerre, ou donner à nos ingénieurs, en nous servant de toutes les possibilités extérieures ou intérieures, des perspectives nouvelles ?

La turbine paraît devoir supplanter le moteur à piston. Cette perspective exige de nous beaucoup de prudence dans les constructions présentes et doit nous obliger à songer à la technique qui triomphera demain et vers laquelle nous devons aller résolument en alliant la sagesse à l'audace.

En outre, il faut établir une loi qui permette d'étendre les programmes sur plusieurs années, afin d'obtenir une judicieuse répartition des commandes pour maintenir ainsi à l'état permanent la rentabilité de chaque société nationale de constructions aéronautiques.

Notre politique de programme devra se soucier de ce fait qui n'existe dans aucune autre industrie: l'étude d'un prototype et le lancement des séries nécessitent plusieurs années, alors qu'évolue sans cesse la modernisation du matériel avec une étonnante rapidité. Ainsi, on risque de livrer aux utilisateurs des appareils déjà dépassés par la technique.

Cette raison primordiale nous oblige à parler de la politique des investissements et des crédits.

En cette matière, nous devrons avoir pour doctrine qu'à l'avenir l'incertitude de la disponibilité des crédits doit disparaître pour notre industrie aéronautique.

En premier lieu, il importe de doter, comme le disait tout à l'heure M. le ministre de la défense nationale, chaque société nationale d'un capital national qui lui permette de faire face à ses besoins et à ses engagements.

En outre, nous pensons qu'il faudra que la politique de crédit enlève à l'Etat-client un certain nombre de mauvaises habitudes qui ont gêné la gestion financière de nos sociétés nationales.

Nous savons que l'évaluation des prix est très difficile à obtenir. Peut-être même sera-t-il nécessaire de reviser et de mettre au point la formule actuelle des prix de revient ? En effet, le taux horaire est multiplié par le nombre d'heures de travail et au total s'ajoutent un certain nombre de valeurs, l'ensemble déterminant le prix de revient.

Cette méthode tient-elle compte de tous les éléments qui constituent le prix de revient ? Nous en doutons.

Il importe pourtant, dans la période d'instabilité des prix, non seulement de la main-d'œuvre mais aussi des matières premières indispensables à la construction que l'Etat-client puisse avoir la possibilité de reviser les marchés engagés dans l'immédiat.

Nous savons que, seule, la situation financière de la nation n'a pas permis cet automatisme. Mais, à l'avenir, il est indispensable de tenir compte de la fluctuation des prix ou bien il faudra alors adopter une nouvelle méthode de recherche des prix de revient qui permette de ne pas oublier cette incidence essentielle.

Ceci étant posé, je rentre dans le domaine de la production pour donner notre avis, en particulier sur le problème technique des sociétés nationales de constructions aéronautiques. Nos bureaux d'études sont trop nombreux; tout à l'heure, on le rappelait. Dans ce domaine, il faudra apporter des réformes et aider les recherches en dehors même de celles effectuées par l'Office national des recherches aéronautiques.

Ces recherches devraient partir de ce principe, au préalable et dès le départ: tenir compte de la situation économique et financière du moment. Cela ne veut pas dire que, dans un avenir que nous voudrions tous très proche, ces bureaux d'études, les conditions et les possibilités des prix aidant, ne devront pas se pencher vers des études plus vastes, plus riches, plus ambitieuses d'où néanmoins la démagogie devra être exclue.

Par ailleurs, bien que ne connaissant pas encore quelle sera l'infrastructure de la réorganisation de nos sociétés nationales, nous voudrions dire dès aujourd'hui que la répartition géographique de nos usines ne rime pas à grand chose. Elle entraîne une sous-répartition des commandes qui ne s'accomplit pas à la même cadence, et il arrive souvent que l'usine chargée du montage attende, dans la plupart des cas, des jours, voire même des semaines, tantôt après les ailes, tantôt après d'autres éléments, cela étant dû à une construction éparse à laquelle il faut mettre rapidement fin, car cela augmente les frais généraux dans des conditions importantes.

Il nous faut, pensons-nous également, donner une spécialité à chaque usine nationale. Ici, c'est l'avion de chasse, d'interception, ailleurs, c'est le bombardier, autre part, le cargo. La standardisation que nous préconisions en examinant les principes d'une loi-programme, sera rendue plus facile et nous éviterons que deux ou trois usines fabriquent des modèles sensiblement pareils qui obligent la commission d'admission à effectuer un choix, une ou plusieurs de ces usines ayant ainsi perdu des heures d'études et de travail.

Cette spécialisation permettrait l'établissement de services communs pour l'administration, pour la comptabilité, pour le contrôle commercial, donnerait des missions bien déterminées à des bureaux d'étude, l'ensemble diminuant considérablement les frais généraux et augmentant l'efficacité de ces services.

Cela entraînerait peut-être une refonte de la D. T. I. et de l'O. N. E. R. A., et nous ne sommes pas opposés à cette réforme, car nous voudrions avoir une D. T. I. qui aurait pour tâche essentielle d'être l'animateur, le contrôleur de l'industrie aéronautique.

Nous pensons que l'ensemble des sociétés nationales pourrait être divisé en trois secteurs importants: les cellules, les moteurs et les équipements et accessoires.

Plusieurs sociétés nationales de constructions aéronautiques pourraient avoir la charge des études pratiques des prototypes et de la production en série des cellules et, compte tenu des principes de standardisation et de spécialisation auxquels nous sommes attachés, chacune d'elles pourrait produire une fabrication particulière qui, nous le répétons, permettrait d'obtenir le maximum d'efficacité et de progrès.

Une société nationale chargée des études pratiques de prototype et de la production en série des moteurs pourrait comprendre deux sections. La première continuerait ses recherches et ses fabrications de moteurs classiques à piston; la deuxième, vers laquelle nous porterions les efforts essentiels, serait chargée de l'étude et de la fabrication des moteurs modernes, turbines, turboréacteurs, turbopropulseurs, etc., où réside présentement l'avenir de notre aéronautique.

Enfin, il faudrait envisager la construction d'une société nationale des équipements et des accessoires qui pourrait comprendre trois sections spéciales. La première serait spécialisée dans les équipements et accessoires mécaniques et hydrauliques: train d'atterrissage, hélice, pompe, compresseur; la deuxième serait spécialisée dans les équipements et les accessoires électriques et électromécaniques; la troisième dans les équipements et accessoires radioélectriques.

Cette société nationale des équipements et des accessoires, si mes renseignements sont exacts, aurait une existence légale, mais n'aurait jamais eu jusqu'à présent aucune activité pratique.

Or, de l'avis de tous les spécialistes de l'aviation nationalisée ou privée, le drame actuel, et depuis longtemps, réside dans les équipements et les accessoires. Cette conception de la structure future de nos sociétés nationales nécessite obligatoirement la séparation des diverses branches industrielles qui s'étaient enchevêtrées ces dernières années avec nos sociétés nationales dans le cadre de la reconversion.

Avant de traiter ce problème si difficile, nous voudrions indiquer quelle est la position de notre groupe à l'égard des organismes d'administration et de gestion de ces sociétés nationales et du personnel.

Nous voudrions voir, d'abord, dans les comités d'administration de ces sociétés, non plus des irresponsables, pas plus d'ailleurs que des représentants d'intérêts privés particuliers ou politiques, mais des hommes ayant pour objectif réel l'intérêt général de la nation et pour esprit celui qui a présidé aux nationalisations.

Nous voudrions également dire l'intérêt qu'il y aurait à éviter l'intrusion de la politique dans certains comités d'entreprise de ces sociétés nationales. Il faudrait assurer le fonctionnement normal de ces comités d'entreprise, afin d'associer le plus possible le personnel à la vie et à la gestion des entreprises nationalisées.

Compte tenu de cette précision, il faudrait aussi mesurer les possibilités qu'offre le potentiel humain, afin d'en réaliser le plein emploi, mais en contre-partie il y aurait lieu de songer à donner à ce personnel un statut propre qui lui garantisse, non seulement l'avenir, non seulement ses droits, mais qui marque également les prérogatives de ses devoirs.

A ce sujet, nous voudrions condamner, une fois pour toutes, la politisation des usines, car nous considérons que l'intégrité du travailleur doit être respectée au sein de l'usine. Les effets de la politisation se retournent, dans tous les régimes, contre le travailleur lui-même.

A-t-on besoin d'agir politiquement sur la conscience professionnelle d'un ouvrier, d'un employé, d'un technicien ? Nous ne le pensons pas, car le travail est indispensable à la vie de la société et de la collectivité humaine.

Le travail, alors, peut subir toutes les fluctuations politiques et risque de compromettre l'intérêt général. La politisation du travailleur fait de lui l'esclave d'un parti politique et permet toutes les pressions plus ou moins éhontées contre les travailleurs qui ne partagent pas le point de vue du parti politique maître de l'usine. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Dupic. C'est à M. Ramadier que vous pensez ?

M. Méric. En parlant ainsi, nous pensons aux bolcheviks qui ont essayé de bolcheviser les usines françaises.

La politisation du travail ne libère pas le travailleur et va à l'encontre de l'unité sociale et de la démocratie sociale, l'unité sociale qu'on préconise toujours, mais qu'on veut pour le profit d'un gouvernement étranger.

Cetet unité, cette démocratie sociale ne peut subir aucune pression, car, pour forger la démocratie sociale, il n'est pas besoin de politiser une usine. Il est indispensable de sauvegarder dans chaque individu les principes sacrés de la démocratie, à savoir le respect non seulement des institutions républicaines et démocratiques, mais aussi le respect de la personne humaine, et surtout le respect de la liberté politique d'autrui.

En terminant, mes chers collègues, nous voudrions vous entretenir un instant du problème de la reconversion. Cette reconversion revêt, dans les circonstances sociales actuelles, un caractère de gravité qui ne peut échapper aux parlementaires et au Gouvernement. Bien que, dans ce domaine, hélas! trop souvent les résultats n'ont pas été favorables, nous ne pouvons rester insensibles et nous pensons que les ministres intéressés devraient d'urgence, s'ils ne l'ont déjà fait, se saisir de cette question.

En effet, à ce jour, nous savons que plusieurs usines dépendant de sociétés nationales de constructions aéronautiques fabriquent du matériel agricole. L'usine de Colombes de la Société nationale du Centre, construit le tracteur moyen semi-diesel de 20 chevaux environ, dénommé le Percheron. L'usine d'Argenteuil de la S. N. E. C. M. A. construit un tracteur plus puissant de 35 à 40 CV, le diesel S. I. F. T. (société industrielle de force et de traction). Enfin, l'usine de la Courneuve de la Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Est envisage le développement de la fabrication de moissonneuses-batteuses, dites Dhotel-Montharlot et celle de métiers à tisser.

Nous voudrions dire rapidement, mes chers collègues, quels sont les inconvénients de la fabrication des tracteurs, et les raisons qui militent en faveur de la poursuite d'une telle fabrication.

Les deux tracteurs ont, jusqu'à ce jour, un prix de revient trop élevé. Au cours de la réunion de la sous-commission chargée d'apprécier la gestion des usines nationalisées, il nous a été donné d'entendre M. le directeur-président de la Société nationale de constructions aéronautiques du Centre qui affirmait que par une réorganisation de la production du tracteur Percheron, le nombre d'heures était tombé de 1.200 à 800 heures, et qu'ainsi le prix de revient serait devenu inférieur au prix de vente.

Ce résultat, d'après les renseignements que nous possédons...

M. le ministre. Me permettez-vous de vous interrompre pour une précision ?

M. Méric. Bien volontiers.

Mme le président. La parole est à M. le ministre de la défense nationale, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre. Le prix de revient est de 1.200.000 francs.

M. Serrure. C'est trop cher.

M. le ministre. C'est beaucoup trop cher. Le prix auquel on trouverait à le vendre est de 900.000 francs. Le problème à résoudre est donc de réduire le prix de revient de 1.200.000 francs à 900.000 francs. La Société du Centre a demandé à ses techniciens d'en faire l'étude, et ils sont arrivés, paraît-il, à ce résultat de déterminer les mesures nécessaires pour permettre cet abaissement. Pratiquement, ces mesures ne sont pas entrées en vigueur. Mais, d'après l'étude théorique, on a dit: l'abaissement du prix de revient étant possible, nous allons vendre les tracteurs 900.000 francs.

M. Dulin. Et voilà !

M. le ministre. Evidemment, peut-être un jour serait-on arrivé, si on avait trouvé des acheteurs pour les tracteurs, peut-être serait-on arrivé à un prix de revient acceptable et à une production courante. En tout cas, la démonstration pratique n'en a pas été faite et le malheur veut que nous ayons, à l'heure actuelle, dans les magasins de la Société du Centre, environ 600 tracteurs fabriqués...

M. Serrure. Qui se rouillent !

M. le ministre. ...qui ne se rouillent pas, parce qu'il y a suffisamment de graisse, et qui, d'autre part, sont warrantés, tout au moins pour la plupart, et il y en a à peu près un nombre égal en cours de fabrication, dont certains tout prêts à sortir. Mais, lorsqu'on s'adresse aux coopératives agricoles qui bénéficient de l'exclusivité, elles n'en prennent pas.

Deux jours avant l'assemblée générale de liquidation, le président administrateur a passé un contrat d'exclusivité jusqu'à la fin de l'année avec une société dont on a tout à l'heure indiqué le nom, qui s'est engagée à vendre 1.200 tracteurs à la fin de l'année, mais qui, une fois le marché conclu, demande aujourd'hui au liquidateur l'autorisation de faire passer ce marché sur la tête d'une autre société.

M. Méric. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir apporté ce renseignement complémentaire.

Je voulais dire qu'en dehors de ce prix de revient qui ne correspond pas à un prix de vente normal, le tracteur Percheron, qui est un dérivé du modèle allemand Lenz, serait déjà, d'après les renseignements qui m'ont été donnés, d'une conception dépassée et, selon certains agriculteurs, d'un rendement onéreux.

Par contre le tracteur Diesel, de la société industrielle de force et de traction, construit par la société d'Argenteuil de la S. N. E. C. M. A., possède des qualités indéniables et serait susceptible de trouver un débouché sur les marchés extérieurs, seuls les U. S. A. exportant des tracteurs de force comparable. Malheureusement, les prix de culture, eux, ne sont pas compa-

rables: le tracteur de la S. I. F. T. vaudrait 1.443.000 francs et celui des U. S. A. 840.000 francs.

En ce qui concerne la reconversion prévue pour l'usine de la Courneuve, et tendant à la construction de batteuses Dhotel-Montharlot, qui répond également à un besoin certain du monde agricole, son objectif de vente fixé aux alentours de 400 à 500, ne correspond qu'aux 30 p. 100 des possibilités de production de cette usine.

Pour réussir la reconversion agricole, nous croyons pouvoir affirmer que ces usines devraient être dotées en conséquence, disposer de la liberté commerciale et, dans ce domaine, ne pas dépendre exclusivement de l'union centrale des coopératives agricoles, disposer de bureaux d'études afin d'envisager les suites de fabrication, être dotées de moyens matériels qui lui permettent de diminuer les prix de revient, à savoir de forges et de fonderies.

A ce sujet, je crois que, pour certaines usines, il serait possible de se rallier à la suggestion faite par une commisson d'enquête — je ne sas plus laquelle — qui prévoyait la mise à la disposition de ce trois usines, je crois, pour la fabrication des tracteurs et de la batteuse, d'une partie des forges et de la fonderie de la régie nationale Renault qui, dans ce domaine, est amplement dotée.

M. le ministre. Jusqu'à présent, en ce qui concerne le tracteur S. I. F. T., l'usine d'Argenteuil a bénéficié de la forge et de la fonderie de la S. N. E. C. M. A. Par conséquent, en ce qui concerne tout au moins le tracteur S. I. F. T., la condition que vous indiquez est remplie.

M. Méric. Pour couvrir les investissements indispensables à la rentabilité de ces usines, nous préconiserions la création d'une société mixte, auxiliaire ou économique, où les capitaux d'Etat et privés permettraient de constituer une véritable industrie agricole et d'assurer l'avenir de nombreux travailleurs.

En outre, nous avons suggéré le développement d'une société nationale d'équipement et d'accessoires qui est indispensable à la vie de notre aéronautique.

Nous pensons qu'il y aurait lieu dans ce domaine de faire l'inventaire du matériel de mécanique générale des suines qui seraient susceptibles de ne pas être comprises dans la nouvelle structure de nos sociétés, de compléter et moderniser cet outillage pour prévoir la fabrication en France de tous les équipements et accessoires mécaniques et hydrauliques, électriques, électromécaniques et radio-électrique.

Cet effort, nous croyons qu'il faut le faire, qu'il est indispensable et qu'il aura là encore un double résultat, celui de doter notre pays d'une production nouvelle, et celui d'adapter et d'utiliser de la main-d'œuvre.

Là encore, nous nous heurtons au problème financier. Néanmoins, il serait utile de prévoir, dans la nouvelle structure de l'aéronautique la recherche de nouveaux capitaux privés susceptibles de participer à cette nouvelle société, à la condition toutefois que l'Etat conserve la majorité du capital qui serait engagé.

Enfin, dans ce domaine de la reconversion et de l'utilisation de la main-d'œuvre, auquel nous devons nous intéresser au premier chef, je crois qu'il y aurait lieu de prendre les contacts indispensables avec les industries chimiques de synthèse dans lesquelles quatre branches industrielles sont dominantes pour l'aéronautique: fabrication d'aluminium, métallurgie de l'acier, raffinerie, plastique.

Il faut prendre également des contacts, pour l'utilisation d'une main-d'œuvre devenue peut être indispensable, avec l'industrie de l'automobile, avec les constructions navales pour parer, le cas échéant, au réemploi de la main-d'œuvre.

Nous savons que le ministre de la défense nationale ne peut seul résoudre le problème de la reconversion et le réemploi de la main-d'œuvre; nous demandons au gouvernement de s'en saisir dans l'immédiat, car il a un côté humain indéniable qui exige un dénouement urgent et favorable au monde du travail.

Voilà les solutions que le groupe socialiste m'avait chargé de verser au débat. Nous pensons qu'à son issue un nouvel organisme va naître; comme toutes les activités humaines du monde moderne, il représentera un organisme important et complexe où les valeurs de la personne humaine joueront un rôle primordial, où le travail intellectuel et manuel se rejoignent et s'épaulent sans cesse.

Qu'il nous soit permis d'espérer qu'il redonnera à la France sa splendeur passée dans le monde aéronautique et qu'il permettra au pavillon français de mieux servir encore la cause de la liberté. (*Applaudissements à gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. le général Corniglion-Molinier.

M. le général Corniglion-Molinier. Tout d'abord, j'aurais voulu répondre à l'honorable M. Berlioz, parce que s'il a apporté ici certaines affirmations avec un grand talent, il en a apporté aussi avec une certaine inexactitude.

Alors que tous les pays du monde entier, y compris l'Angleterre et l'Amérique, ont dégonflé, après la fin des hostilités, leurs industries aéronautiques, nous seuls nous avons augmenté nos effectifs et, suivant les usines et leur situation politique plutôt que géographique, à les augmenter de 10 à 20 p. 100.

Personnellement, j'ai une sympathie très certaine sur le plan humain pour M. Tillon dont la vie aventureuse prouve le caractère et le courage. J'espère qu'en ce moment je ne suis pas en train de le compromettre définitivement (*Sourires.*), mais, tout de même, il faut bien dire qui est responsable.

Quand j'étais général en exercice, j'ai eu très souvent affaire à lui et nous avons entretenu de très bons rapports. Quand la politique n'était pas en jeu, j'ai, la plupart du temps, apprécié sa sagesse, son intelligence et son sens du Gouvernement.

Mais de même que vos camarades russes proclament de temps à autre de par le monde étonné que la brouette, la bicyclette, la vaccination et la radio ont été inventées par eux, de même que vous essayez de truster la résistance et le patriotisme, de même vous déclarez aujourd'hui être grands industriels, ce n'est pas exact. (*Applaudissements.*)

Voici des points précis que je voudrais citer. L'hydravion 43 tonnes Potez Cams, l'hydravion de 60 tonnes S. E. 200, l'hydravion Latécoère 631, l'avion Bloch 161, connu sous le nom de *Languedoc*, datent de 1939.

Les études du S. O. 30 R et du S. P. 210 remontent à 1941-1942; les S. O. 6000 dont vous parliez tout à l'heure sont de 1942 et ces appareils ont été conçus dans la clandestinité.

Le programme que vous pouvez réellement revendiquer, c'est le N C 211, cher à mon ami Pellenc et l'Arsenal V B 10, qui a dû être arrêté après plusieurs accidents dont un mortel et qui consistait à tenter de faire du 700 à l'heure avec un appareil à moteur à pistons, muni de deux hélices tournant en sens inverse, dans le même temps où les appareils à réaction étrangers réalisaient 800 à 900 kilomètres à l'heure.

Vous avez fait également un grand nombre d'études sur des prototypes qui n'ont malheureusement permis aucune commande.

En revanche, je dois dire qu'il y a actuellement deux ou trois avions très intéressants: le Marcel Dassault 315 et sa version civile n° 316; le Marcel Dassault 450; ces appareils sont de grandes réussites, mais ils datent d'après votre règne.

De plus, ces appareils ont été fabriqués par le secteur privé et non par les usines nationalisées.

Qu'avez-vous fabriqué ? Vous avez fabriqué des avions allemands auxquels on a donné des noms français: le Junker, devenu le J. U. 52, le Siebel, devenu le Martinet, le Fiesler, devenu le Morane 500.

Le président Ramadier vous l'a dit d'une façon plus enveloppée et plus ministérielle, mais votre reconversion a été effroyablement déficitaire, qu'il s'agisse de tracteurs, de cars ou de talonnettes.

Ce n'est pas votre faute si vous avez à votre disposition plus d'hommes politiques que de techniciens. Mais, enfin, quand un tracteur, comme on vient de le dire, coûte 500.000 francs en Allemagne, 450.000 francs en Amérique, et 1.200.000 francs chez nous, on ne peut pas dire que c'est un succès. Alors, il est bon que, de temps en temps, une remise au point soit faite.

Passons au projet qui nous est proposé aujourd'hui. Je suis sûr que vous êtes nombreux — ceci est un euphémisme — à avoir pris connaissance du rapport qui a été présenté par la commission de réorganisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques créée par le décret du 4 janvier 1949 sur l'initiative heureuse, je dois le dire, de mon ami M. Moreau. Ce rapport, que l'on appelle le rapport Surleau, du nom du président de cette commission, me paraît très remarquable. Il a servi à M. Ramadier, je pense, pour ses explications.

Je dois, ici, ouvrir une parenthèse, et dire qu'il existe un deuxième rapport Surleau sur la S. N. E. C. M. A. que je n'ai pu me procurer, mais, comme M. Marrane, je lis le *Monde* (*Applaudissements*) et j'ai lu l'essentiel dans ce journal. Toutefois, dans ce premier rapport, que je connais bien, il me semble qu'il faut faire une démarcation très nette entre deux principes: la production et la technique.

Pour la production, j'ai l'impression que le rapport Surleau a visé trop haut.

L'incidence des rapports sur les crédits budgétaires que je trouve à la page 35, par exemple, devient une réalité en ce moment.

Permettez-moi de vous en lire un passage parce qu'il est assez important. Il montre la conséquence d'une réduction éventuelle des crédits militaires en régime permanent: la commission a examiné les répercussions que pourrait entraîner sur la constance de l'utilisation et la fabrication des cellules une réduction des crédits militaires en régime permanent de l'ordre de 10 p. 100. Cette réduction n'affecterait pas tous les budgets de la défense nationale dont certains sont compressibles, ni tous les types d'appareils. Par conséquent, cette étude sommaire nous montre que la répercussion à attendre d'une telle mesure correspondrait à une réduction d'environ 20 p. 100 du niveau de production de cellules qui, actuellement, permettent, compte tenu des besoins du secteur privé, non seulement affectés à des constructions,

c'est environ à 15 p. 100 qu'il faudrait chiffrer l'abattement des productifs à apporter dans cette hypothèse.

Il correspondrait à environ 2.400 ouvriers productifs écartés du secteur national, et entrainerait des éliminations supplémentaires d'usines dans le secteur aéronautique. Je vous cite ceci comme exemple, parce que c'est typique.

Il convient d'ajouter que l'éventualité examinée ci-dessus ne nous permettrait plus de satisfaire aux missions militaires actuellement assignées aux forces armées par les autorités qualifiées et il en résulterait nécessairement une revision préalable de ces missions en vue d'adapter les besoins militaires aux crédits réduits qui pourraient être affectés aux fabrications aéronautiques.

2° L'expansion est sûrement possible en ce qui concerne la production;

3° Si nous n'avons pas d'usine, en excédent dans la métropole, nous ne négligerons pas la décentralisation nécessaire en Afrique, dont personne n'a parlé, car la solution pourrait être, par exemple, étant donné la fermeture des usines de Bourges et de Châteauroux, atteintes par le destin de la société dont elles dépendaient, la fabrication de maisons pré-fabriquées.

Ces usines continueraient à compter dans le potentiel industriel aéronautique français et deviendraient, ce que les Anglais appelient des « usines shodow », c'est-à-dire des usines qui continuent à travailler éventuellement pour d'autres productions, mais qui peuvent être intégrées dans la défense nationale. En même temps, les problèmes sociaux, plus la conclusion du rapport Surleau égalent la reconversion.

Je crois que le président Surleau, d'ailleurs, serait d'accord sur ce programme des maisons préfabriquées, ainsi que M. Claudius-Petit et les H. B. M., et, je crois, mon ami Moreau, également.

Au point de vue technique, il me semble que le rapport Surleau, lui, a visé trop bas. Je dois dire que ceci provient, probablement, du fait que la commission n'était pas composée, en majorité, de techniciens de l'aéronautique.

M. Surleau est un de ces hauts fonctionnaires dont la France s'enorgueillit à juste titre, d'une immense honnêteté intellectuelle et qui, grâce à sa brillante intelligence, a pu assimiler assez bien tous ces problèmes cependant si complexes.

M. Demusois. Pour ne pas rester sur l'eau à Marseille, il est monté à Paris; on l'a nommé à la commission. (*Rires.*)

Mme le président. Monsieur Demusois, M. Corniglion-Molinier a seul la parole.

M. le général Corniglion-Molinier. Je dois dire que je suis toujours sensible à l'humour de M. Demusois.

Il semble cependant que, spécialiste des chemins de fer, M. Surleau...

M. le ministre. Mais aussi ancien secrétaire général du ministère de l'armement.

M. le général Corniglion-Molinier. Cela est plus drôle et vous ne le saviez pas. (*L'orateur désigne M. Demusois.*)

Je pense que M. Surleau n'a pas entièrement saisi le caractère conjectural de la technique aéronautique. Il semble que l'étude des moyens techniques à mettre en œuvre ait été conduite en négligeant le fait confirmé par toutes les expériences, qu'il faut lancer plusieurs prototypes sur un programme déterminé si l'on veut avoir des chances d'en réussir un.

Je vous ai cité ces jours-ci des exemples navrants en France. Je tiens à vous signaler un exemple tiré de l'expérience aéronautique anglaise. Les Anglais ont construit, pendant cette guerre, des dizaines de milliers de bombardiers quadrimoteurs qui ont été un appoint décisif dans l'effort de guerre allié. Dès 1941, les Anglais ont songé à utiliser cette expérience inestimable pour la réalisation d'un avion de transport civil d'après guerre, qui dans leur esprit devait aussi bien équiper toutes les lignes anglaises que toutes les lignes européennes. Cet avion qu'ils ont appelé l'avion Tudor a connu des vicissitudes nombreuses et tragiques. Il y a quelques mois, le ministre de l'air britannique a dû déclarer au Parlement que tout espoir de faire aboutir la construction du Tudor était abandonné, que cette expérience avait coûté 41 millions de livres et que les nombreux appareils construits devaient être mis à la ferraille.

Vous voyez, mon cher monsieur Moreau, ne soyez pas triste avec vos résultats, on fait mieux ailleurs.

Je ne cite pas cette aventure pour me réjouir des difficultés de nos amis anglais, mais pour qu'elle nous serve et que nous sachions bien, dans les circonstances actuelles, que les réussites en matière aéronautique exigent des efforts répétés et des tentatives nombreuses.

Je ne suis pas d'accord avec M. le président Ramadier. Laissez-moi prendre un exemple qui sera cher à mon ami M. Alric et aux différents artilleurs qui font partie de cette assemblée. Le prototype réussi, c'est le coup au but. Tout le monde sait que le coup au but est rare et je m'en excuse auprès de M. Alric. (*Applaudissements.*)

De même que les dotations en munitions tiennent compte de ce fait appelé la dispersion et la fourchette, de même l'importance de nos études aéronautiques doit tenir compte d'un déchet inévitable dans les réussites, ce qui ne signifie pas, bien entendu, que tout prototype réussi sera obligatoirement construit en série. Mais, par exemple, des primes importantes aux performances, dans l'hypothèse où un appareil n'est pas suivi de fabrication en série pour des considérations d'économie générale, permettraient de maintenir l'encouragement nécessaire vers le progrès.

M. le ministre. Seulement dans l'aéronautique, il y a ce projectile d'artillerie que les artilleurs évitent, je crois, et qui s'appelle le boomerang.

M. le général Corniglion-Molinier. C'est un projectile australien, il vaudrait mieux qu'il ne soit pas introduit dans notre aéronautique.

C'est ce point que le rapport Surleau me semble négliger et le Gouvernement le sous-estime également.

En conclusion, l'industrie aéronautique est le fondement de la défense nationale moderne et, à ce sujet, les hautes études de la défense nationale que dirige d'une façon si brillante mon ami le général Mast ont établi que l'arme aérienne est la plus efficace et la plus économique pour un pays comme la France.

Par conséquent, le rapport Surleau a eu raison en acceptant cette donnée de base que, même sans commandes, il est un volume d'industries qu'il faut conserver comme partie intégrante de notre potentiel de défense nationale. Mais, attention, la France n'est plus seule et l'émulation entre constructeurs doit se transposer du plan national sur le plan interallié.

Deux éléments interviennent: le premier est la qualité, d'où la nécessité de bureaux d'études assez importants et, deuxièmement, le prix de revient. Il faut, pour ce second point, en arriver à une série de concentration absolument nécessaire et à la spécialisation. Il ne faut pas abonder dans la manie distributive actuelle pour des raisons sociales, et je crois que vous l'avez fait, mon cher Moreau; je m'excuse de vous le dire.

Les bases de Bourges et de Châteauroux, dont je vous parlais tout à l'heure, reconverties, l'avenir nous dira si elles peuvent être reprises par l'aéronautique pure ou, au contraire, en être définitivement détachées.

M. le ministre. Ces bases ne sont pas reconverties.

M. le général Corniglion-Molinier. Je crois que vous pourriez faire construire les 315 ou 316 qui sont susceptibles d'être fabriqués en série.

Si vous ne réussissez pas à le faire, le succès des maisons préfabriquées en Angleterre m'incite à vous conseiller d'étudier cette question.

Cependant le rapport Surleau souligne la notion du seuil de rentabilité et le projet de loi qui est aujourd'hui soumis à notre examen ne serait d'aucune utilité si un volume de commandes correspondant à cette activité minima ne pouvait être assuré à chaque usine où il était exagérément dispersé, comme je vous le disais tout à l'heure.

Ceci pose le problème des crédits, d'une part, mais aussi, d'autre part, celui du développement de la technique aéronautique française. Le rapport Surleau, avec un optimisme dont nous lui savons gré, a prévu pour les années 1951 et suivantes un accroissement très considérable du plan de charges de nos usines aéronautiques.

Il ne me semble pas que notre effort technique actuel justifie cet optimisme car, comme depuis un an et demi un seul prototype, à ma connaissance, a été commandé à nos bureaux d'études, grâce à l'audace du constructeur qui s'est substitué à l'initiative gouvernementale, il ne me paraît pas que l'Etat disposera en 1951 d'appareils prototypes suffisamment au point pour alimenter nos usines de séries.

Autrement dit, le Gouvernement vient aujourd'hui demander au Parlement un effort financier destiné à soutenir nos sociétés nationales pendant la phase de dépression qu'elles auront à traverser demain. J'aimerais recevoir de M. le ministre de la défense nationale l'assurance que rien n'est négligé pour que la situation d'après-demain ne soit pas pire.

Sur le plan financier, je dois exprimer une autre inquiétude. Le régime permanent de notre industrie aéronautique, tel qu'il a été défini par la commission Surleau, correspond à un total annuel de crédits de séries de 28 milliards. Les crédits demandés par le Gouvernement cette année, à cet effet, votés par le Parlement, malgré plusieurs invitations à une augmentation ont été fixés à 13 milliards.

Je crains que le montant de ces crédits destinés à alimenter des sociétés nationales non encore réduites — comme proposé par le rapport Surleau — au régime dit de croisière, soit très largement insuffisant et que, pour cette autre raison, les dispositions de la loi qui nous est soumise aujourd'hui soient insuffisantes pour conserver à la France cette part indispensable de son patrimoine de défense nationale.

M. le ministre. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le général Corniglion-Molinier. Volontiers, monsieur le ministre.

M. le ministre. Dans les indications que vous venez de donner, vous ne tenez pas compte de l'aéronavale, non plus que de

l'aéronautique civile. Nous avons un total de fabrication de 28 milliards porté au budget.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Nous avons également les séries d'études des prototypes et les réparations.

M. le général Corniglion-Molinier. Je dois dire qu'avec l'habitude que vous avez prise de mettre des milliards dans des comptes différents et particulièrement dans les comptes spéciaux il est très difficile de faire un tableau d'ensemble. (*Sourires.*)

M. le secrétaire d'Etat à l'air. En fin de compte, je connais bien mon total. (*Sourires.*)

M. le général Corniglion-Molinier. C'est la grâce que je vous souhaite, ainsi soit-il! (*Rires.*)

En résumé, je pense que les dispositions prévues dans la loi sont indispensables pour assurer l'avenir immédiat de nos sociétés nationales; mais je pense également que la politique suivie tant sur le plan technique que sur celui des crédits budgétaires rendra sans efficacité les mesures prévues dans le projet de loi.

Ne voulant pas avoir la responsabilité d'aggraver les difficultés de notre industrie aéronautique, je voterai en ce qui me concerne, le projet de loi qui nous est soumis mais je pense que, s'encadrant dans la politique générale suivie par le Gouvernement, il ne suffira pas à sauver notre industrie. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. Dupic.

M. Dupic. Le projet en discussion est grave. A son sujet, M. le ministre de la défense nationale a déjà déclaré qu'il tenait les propos du chirurgien. Je crains qu'il ne s'agisse, pour notre industrie nationale aéronautique, des propos du fossoyeur.

Le projet prévoit la faculté d'aliéner à l'amiable les biens de l'Etat gérés par les sociétés nationales d'aviation; il prévoit le licenciement du personnel sans aucune garantie, voire le licenciement immédiat, sur simple décision du ministre.

Tout à l'heure, dans la discussion, certains collègues se sont émus qu'on ait pu prendre des mesures radicales aussi rapides et que le personnel puisse être licencié avant même la fin des vacances.

Il s'agit pour le Gouvernement de réduire à son gré le potentiel de l'industrie aéronautique française, et de jeter à la rue des milliers d'ouvriers et d'ingénieurs, tout en affirmant défendre les nationalisations, défendre l'aéronautique.

Depuis dix-huit mois, un certain nombre d'usines ont été fermées; l'usine de la société nationale du Centre, à Issy-les-Moulineaux, louée à une société où s'investissent des capitaux américains; l'usine de la société nationale du Nord, à Caudebec, repassée à Amiot; l'usine de la S. N. C. A. S. O., à Suresnes, repassée à la C. I. P. A.; l'usine de la société du Nord, à Villeneuve, en cours de liquidation.

Je ne parle pas, bien entendu, de l'arsenal de Rochefort, ni de la menace qui pèse sur l'usine Latécoère, de la S. N. C. A. S. E., qui risque de fermer à la fin du mois faute de travail.

Cette façon de soutenir les nationalisations, comme la corde soutient le pendu, a pour prolongement normal le projet qui nous est soumis.

La volonté délibérée du ministre de la défense nationale de poursuivre ses desseins, même contre la volonté du Parlement, n'a pas été dissimulée, puisque le ministre a déclaré qu'il n'hésiterait pas à utiliser le texte de la loi de 1867, en agissant au sein des conseils d'administration en vue de fermer les usines et de licencier leur personnel.

Le Gouvernement vient d'arrêter l'étude du moteur 28 V à la S. N. E. C. M. A. Préalablement, il avait arrêté celle du 36 I et du TA 1.000 et approuvé l'abandon par M. Potez des petits et moyens moteurs. Cette usine n'a plus aucune commande de la part du Gouvernement. Celui-ci entend visiblement liquider nos usines de construction de moteurs.

Quant à la S. N. C. A. S. E., le Gouvernement ne lui a pas commandé un seul moteur en un an et il a fait décider la fermeture par le conseil d'administration, où il détient 97 p. 100 des actions.

D'ailleurs, le Gouvernement met tout en œuvre pour créer des difficultés aux usines nationalisées. Ainsi, la S. N. E. C. M. A. est constituée par un capital initial de 250 millions, soit à peine un fonds de roulement de vingt jours. La société est obligée de s'adresser à l'Etat banquier pour faire face à ses dépenses. Ce dernier fait traîner la discussion en longueur, réclamant la garantie du Gouvernement qui, lui, oppose la force d'inertie. Résultat: en 1948, cette société paye 82 millions d'amende pour retard dans le payement de ses impôts et 200 millions d'agios.

Mais il y a plus. Le rapport du conseil d'administration de la S. N. E. C. M. A., à l'assemblée générale ordinaire du 17 mai 1949, fait état de l'impossibilité pour cette société d'obtenir un programme de production à long terme. Il ne lui est consenti que des commandes limitées, sujettes à des variations et le bilan établi par l'administrateur spécial fait ressortir une perte de 1.500 millions de francs en 1948 contre 584 millions antérieurement.

Le passif est d'ailleurs gonflé artificiellement. C'est ainsi que le montant des provisions comprend 181 millions de confiscations pour profits illicites, réalisés par Gnome et Rhône sous l'occupation, que l'on prétend faire payer aujourd'hui par la S. N. E. C. M. A.

Il est également question de 147 millions d'intérêts à payer depuis 1941, c'est-à-dire au temps de Gnome et Rhône et sous l'occupation, et de 36 millions pour confiscations de profits illicites relatifs à la S. G. M. A., filiale de Gnome et Rhône.

Enfin, 245 millions figurent au passif pour restitution de matériel, c'est-à-dire pour les machines enlevées par les Allemands à Gnome et Rhône, récupérées en Allemagne à la libération par la S. N. E. C. M. A.

N'est-il pas scandaleux de faire payer à la S. N. E. C. M. A. les amendes des collaborateurs de Gnome et Rhône, ainsi que le matériel volé par les nazis et qui lui revenait de droit? N'est-il pas aussi scandaleux de constater qu'à la fin de 1948 l'Etat devait à la S. N. E. C. M. A. quatre milliards de francs, dont le non-payement a obligé la société à emprunter deux milliards?

Si le passif est gonflé, c'est le contraire pour l'actif; on s'est abstenu de réévaluer, conformément au coefficient de 1948, le montant des immobilisations, bien que la loi le permette. Ce truquage volontaire fait ressortir une perte, alors qu'un bilan sincère eût fait ressortir des bénéfices. Mais c'est la volonté du Gouvernement qu'il en soit ainsi.

D'ailleurs, quand la société demande du crédit, elle se trouve en face de M. Escarra, c'est-à-dire le traître d'avant 1939 et celui de l'occupation. Quant à ses bilans, il suffit d'indiquer que son administrateur est M. Desbruères, ancien directeur d'Air France, qui, comme tel, avait supprimé les moteurs de la S. N. E. C. M. A. sur les lignes d'Air France. Après avoir supprimé les moteurs, il arrivera bien à faire supprimer la société elle-même.

La volonté du Gouvernement de désorganiser puis de réduire à néant notre industrie aéronautique a pour complément son action dans le blanchiment des collaborateurs. Gnome et Rhône a livré aux nazis 8.872 moteurs d'avion, 995 moteurs pour vedettes marines, 478 hélices et 3.255 motocyclettes; mais ses administrateurs viennent d'être acquittés.

L'un d'eux, un certain Mequillet-Claudel, pouvait récemment se permettre de pousser une attaque contre la S. N. E. C. M. A. à l'occasion d'une assemblée générale de la société anonyme Voisin!

Comme on comprend que les anciens administrateurs de Gnome et Rhône ne soient pas de chaleureux partisans de la S. N. E. C. M. A. ni, en général, des nationalisations! Celles-ci ont été faites contre eux. Celle de la S. N. E. C. M. A., réalisée en septembre 1945, a permis à l'Etat d'acquérir pour 500 millions de francs des usines d'une valeur de cinq milliards. C'est cela que ces messieurs et leurs valets ne pardonnent pas à Charles Tillon, et c'est pour cela qu'ils alimentent contre lui des campagnes diffamatoires.

Déjà, en 1937, M. Pierre Cot fut l'objet de campagne analogues. On l'accusait d'avoir vendu aux Soviets le fameux moteur-canon 401 et le canon 89 construits par Hispano-Suiza. Or, le 15 mars dernier, au procès de Costes et pour l'innocenter d'avoir été un agent de Hitler, la défense affirma qu'Hispano-Suiza avait cédé le moteur-canon 401 et le canon 89 aux usines Dornier en 1934.

Cependant l'infâme campagne avait eu lieu; et je ne sache pas que le Gouvernement ait l'intention de poursuivre Hispano-Suiza, société étrangère, au moment où sa politique consiste à préparer la restitution des usines d'aéronautiques aux trusts dont les hommes viennent d'être blanchis.

Mais la politique gouvernementale ne répond pas qu'à cette seule préoccupation. Une autre raison est à sa base: notre industrie d'aviation concurrence celle des Etats-Unis, et le plan Marshall contribue à l'éliminer, comme il contribue à éliminer toute l'industrie dont l'activité pourrait être une gêne pour les milliardaires de Wall Street.

Comme le Gouvernement a signé ce plan de misère, il l'applique sans égard pour l'intérêt de la France, sans égard pour nos industries nationales, sans égard pour les travailleurs français.

A cette politique, il y a d'ailleurs une raison complémentaire aux deux précédentes: le Gouvernement veut créer le chômage.

Un grand courant revendicatif existe dans les usines.

De même il existe un courant d'unité qui rassemble toujours davantage les travailleurs et même les organisations syndicales des diverses tendances. L'expérience a montré la force d'un tel courant, sa force irrésistible, et le Gouvernement, pour le désorganiser, n'hésite pas à recourir au chômage, qui, seul, permet de faire pression sur les travailleurs qui craignent de voir leur famille affamée s'ils passent à la lutte.

Vous n'hésitez pas, pour essayer de vous rendre maître de la classe ouvrière, à vouer à la misère des milliers de travailleurs avec leurs familles. Vous n'hésitez pas à mettre à la charge des collectivités des dépenses considérables pour le service des allocations de chômage et d'assistance

sous toutes ses formes, alors que leur situation financière est déjà de plus en plus difficile.

Or, la situation de la classe ouvrière est déja intenable. La vie chère, dont vous promettez à chaque instant la baisse, accule les travailleurs à des difficultés pécuniaires considérables. Vous allez aggraver encore leurs difficultés.

Pourtant, notre pays a besoin de tout son potentiel industriel et il serait possible, par un programme de reconversion, d'améliorer son équipement industriel et agricole.

Il y a, en premier lieu, notre aviation commerciale. Nul n'ignore qu'Air France a augmenté de 150 p. 100 son trafic marchandises, grâce au *Languedoc* transformé en cargo mixte.

La S. N. E. C. M. A. a fait homologuer quatre moteurs depuis la libération. Elle est la seule usine en France à en avoir fait homologuer trois dans les conditions fixées par l'organisation de l'aviation civile internationale, c'est-à-dire dans des conditions extrêmement difficiles.

J'ai fait allusion tout à l'heure à Hispano-Suiza. Non seulement cette société n'a réussi aucune homologation, mais elle a dû « bricoler », comme disent les mécaniciens, ses moteurs 12 Z qui devaient développer à l'origine 1.550 C. V. et n'ont jamais pu être mis au point au delà de 1.300 C. V. Cela montre que les moteurs S. N. E. C. M. A. sont supérieurs à d'autres.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Ce n'est pas très élégant de critiquer la maison Hispano-Suiza qui elle aussi a de bons techniciens et de très bons ouvriers.

M. Dupic. Les techniciens et les ouvriers ne sont pas en question, mais la direction seulement.

Au surplus, monsieur, je suis surpris que vous ne m'ayez pas demandé si je voulais consentir à vous donner la parole. Je ne vous ai pas permis de m'interrompre. (*Sourires.*)

On peut sourire, mais tout à l'heure, vous avez eu tout loisir de constater combien on était peu disposé à l'égard des orateurs du groupe communiste. J'ai demandé la parole et on me l'a refusée.

Mme le président. Vous n'avez pas demandé la parole, monsieur Dupic. Tout au moins, je ne vous ai pas vu la demander.

M. Dupic. Cela ne s'adresse pas à vous, madame le président. Il n'en reste pas moins qu'à deux reprises, j'ai demandé la parole à M. Méric et qu'il me l'a refusée. C'est ainsi que l'on crée un tel climat.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Je vous ai fait signe et je croyais que vous m'aviez vu derrière vos lunettes.

M. Dupic. Cela prouve que les moteurs S. N. E. C. M. A. sont supérieurs à d'autres. La S. N. E. C. M. A. sort le moteur 14 R, payé par le ministère de l'air français 4.300.000 francs, alors qu'un moteur américain équivalent est payé par Air France 7.100.000 francs.

A propos de l'avion SO 95, moteur S. N. E. C. M. A., récemment vendu à une société hindoue, l'utilisateur a loué son confort, sa sécurité et sa vitesse.

Le ministre de la défense nationale est seul à s'en plaindre. D'ailleurs, il accumule les difficultés pour éviter les ventes à l'étranger.

L'office français d'exportation de matériel aéronautique doit obtenir une licence d'exportation de matériel de guerre même s'il s'agit d'un avion de transport, d'un avion léger de tourisme ou d'un planeur!

La licence doit être signée par les quatre ministres de l'air, de l'économie nationale, des affaires étrangères et de la défense nationale. Autant dire qu'il faut au moins six mois, sinon plus. Par surcroît, il faut ensuite constituer un dossier; cela nécessite encore un mois.

De plus, qui voulez-vous qui ait le courage d'acheter un avion français, puisque l'exportation de pièces détachées est interdite ? Celui qui aurait besoin de la moindre pièce devrait l'attendre un an, et se plier encore à d'innombrables formalités.

Les usines de Colombes et d'Argenteuil ont construit des tracteurs. Le ministre les bloque. A Colombes, on arrête une chaîne de tracteurs dont 1.400 sont prêts sur 8.000 prévus, alors que la mise en train de la chaîne a coûté plusieurs millions. Ne pouvait-on pas achever la série ?

Pendant ce temps, la maison Ford, à Poissy, reçoit des tracteurs américains.

On prétend que les nôtres sont trop chers; mais nul n'ignore qu'une fabrication ne peut être rentable sans une grande série.

Le 24 juin, un journal qui, depuis trois ans, mène campagne contre les nationalisations en général, contre M. Charles Tillon en particulier, écrivait:

« Si l'on exploitait rationnellement les usines nationalisées et reconverties elles seraient rentables. »

Ce journal, c'est l'*Aurore*, qui ne peut être suspecté de communisme.

M. le ministre de la défense nationale refuse de rendre nos usines rentables; ce qu'il veut, c'est les discréditer pour les restituer à leurs anciens seigneurs.

Nous n'avons pas de machines à tailler les engrenages. M. Berlioz, tout à l'heure, nous en a parlé dans son intervention.

Les bureaux d'études de la S. N. E. C. M. A. ont réalisé une machine qui pourrait, sous forme de machine universelle, tailler les trois engrenages: cylindrique, hélicoïdal et cônique. Ce serait la seule machine unique au monde; elle n'a pas de semblable, elle ne peut être mise en concurrence. Mais, pour des raisons que le Gouvernement est seul à apprécier, ou plus exactement que M. le ministre de la défense nationale ne veut pas apprécier, cette machine n'a pas vu le jour et la S. N. E. C. M. A. n'est pas en mesure de la lancer.

Ainsi, il y aurait du travail pour nos ouvriers et nos techniciens, si le Gouvernement voulait fabriquer, dans nos usines reconverties, le matériel dont notre pays a besoin.

Il pourrait fabriquer pour l'aviation commerciale française et pour l'exportation. Il y aurait du travail pour tous.

Il préfère rendre les usines d'aviation à leurs anciens maîtres, les trusts.

Il préfère satisfaire aux obligations du plan Marshall et du pacte Atlantique, ruineux pour notre pays. Il préfère vouer au chômage des dizaines de milliers de travailleurs.

C'est la liquidation de nos usines, c'est une perte de plusieurs milliards que l'on est en train de consommer.

Je voudrais, à ce sujet, indiquer comment le Gouvernement fait fi, à la fois du Parlement et des commissions qui le composent.

Il y a quelques jours, lors de la discussion des crédits militaires, des crédits de guerre, certains de nos collègues ont été invités à aller faire un tour sur le *Cormoran*. Ils se sont rendus à cette invite, délégation parlementaire des deux assemblées, et ils purent enfin apprécier le fonctionnement, la marche du *Cormoran*. Mais ils avaient compté sans la réaction de M. le ministre de la défense nationale qui a pris des mesures. Monsieur Bousch, vous avez dit, l'autre jour, ce que vous pensiez du *Cormoran*, mais depuis, rassurez-vous bien, personne d'entre nous ou de l'Assemblée nationale ne pourra goûter aux charmes et à la facilité d'évolution du *Cormoran* puisqu'aussi bien M. le ministre de la défense nationale a donné ordre de le mettre sous hangar et fait des recherches pour connaître les responsables de la sortie de l'avion du hangar où il était.

Voilà la manière dont on s'y prend et comment on bafoue le Parlement!

Je ne voudrais pas être trop long, mais je voudrais tout de même répondre quelque peu à ceux de nos collègues qui, tout à l'heure ont cru devoir attaquer la reconversion et à travers elle mon ami M. Tillon.

Je veux rappeler que la reconversion s'est effectuée à une période où il fallait pour la France penser d'une part à reconstituer notre aéronautique, mais également tirer le maximum de nos usines tant en ce qui concerne les machines-outils que les tracteurs ou tout autre appareil qui faisait défaut dans notre pays à la suite de très longues années d'occupation et de destruction que la guerre nous a fait connaître.

M. Tillon, lorsqu'il a proposé son plan de reconversion fut approuvé par le Gouvernement et par le Parlement.

M. Jean Mercau, *secrétaire d'Etat aux forces armées (air).* Il n'y a pas eu de plan de reconversion!

M. Dupic. Lorsqu'il proposa la reconversion des usines, le Gouvernement l'approuva et le Parlement également.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Dupic. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air), avec l'autorisation de l'orateur.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). J'étais à ce moment-là rapporteur du budget de l'air à la commission des finances. Il n'y a jamais eu de plan de reconversion. M. Tillon s'est trouvé, pour parer à la diminution des crédits dont on a parlé tout à l'heure, dans l'obligation d'employer la main-d'œuvre qui se trouvait dans ses usines.

Je trouve que c'est tout à fait logique au point de vue humain mais je tiens à vous dire qu'il n'y a pas eu de plan. Moi-même, j'ai eu à faire une enquête sur la société du Sud-Est. J'avais préconisé que l'on s'orientât du côté du machinisme agricole et des tracteurs mais malheureusement, on a fait la reconversion au petit bonheur. Ainsi que l'ont dit tout à l'heure M. le président Ramadier et M. le général Corniglion-Molinier, on a fait de la reconversion dans tous les domaines, depuis les meubles jusqu'aux cars BC, en passant par les talonnettes pour André, les pieds de châlit, les trolleybus, les containers, etc.

Vous appelez cela un plan de reconversion ? Non, monsieur, ce n'en était pas.

M. Dupic. Permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous demander ce que vous avez fait depuis deux ans dans le domaine de la reconversion. Vous attaquez les trolleybus ? Vous me fournissez une occasion de vous dire que, lorsque M. Tillon était ministre de l'air, il s'est employé à faire la reconversion dans les usines et qu'il ne s'y est pas mal pris, puisqu'il a été assez hardi pour mener l'action la plus décisive pour la vie du pays, en particulier, pour fournir les moyens de transport qui manquaient, à Paris, à Lyon, à Marseille et aux grandes villes françaises. Il est allé jusqu'à réaliser une chaîne de fabrication des carrosseries.

Je vais donner quelques chiffres, que je tiens des techniciens des entreprises intéressées. Les prix qui ont été imposés à la S. N. C. A. C. pour ce genre de travail étaient fixés à 800.000 francs, pour une carrosserie de trolleybus. Mais la société, qui se place entre chair et cuir, la V. E. T. R. A. trouve le moyen de vendre 2.900.000 francs le véhicule, prix payé par décision du Gouvernement à la suite des vérifications de prix par le ministère de la production industrielle, 800.000 francs à la société. Soit 2 millions 100.000 francs de profit.

Voilà une des sources des manque à gagner dans les recettes de ces sociétés.

M. Serrure. C'est la faillite partout!

M. Dupic. Je pourrais aller plus loin, mais je crois, monsieur le ministre, que nous serions encore là à minuit si nous voulions essayer de vérifier les chiffres. Je veux me contenter de cette question, puisque c'est vous qui avez parlé des trolleybus.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). J'ai dit qu'il n'y avait pas de plan.

M. Dupic. On ne fait pas de talonnettes dans les usines.

Si vous vous y prenez ainsi, et c'est ce que vous faites en permanence, c'est la meilleure façon de discréditer l'industrie française à l'étranger. Vous rompez avec tout ce que la France a de meilleur comme cadres et comme techniciens. Voilà ce qu'il faut que vous sachiez.

Quand on a réalisé des casseroles, cela vous incitait à sourire, croyez-vous que votre sourire serait bien prisé des sinistrés?

Il est vrai que l'intérêt que vous leur portez est marqué par la loi du 31 décembre 1948. On les paye avec des titres et ils reconstruisent comme ils peuvent.

Puisque nous parlons de reconversion, allez voir en Angleterre.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). J'en viens!

M. Dupic. Est-ce que des usines aéronautique n'ont pas été reconverties pour faire des maisons préfabriquées et n'ont-elles pas pu assurer leur rentabilité?

Les ustensiles de ménage, les placards réalisés dans ces usines, ont été insuffisamment produits, car je connais une dizaine de milliers de ménages sinistrés qui ne peuvent pas reconstituer leur mobilier.

Si vous le voulez, consultez votre collègue, le ministre de la reconstruction.

Je voudrais maintenant répondre à quelques unes des observations qui ont été faites en ce qui concerne la façon d'administrer la S. N. A. C.

Je veux porter à la connaissance de cette assemblée quelques passages de la discussion de l'assemblée générale ordinaire de la S. N. A. C. en date du 22 juin, c'est tout frais.

C'est M. Bloch dont le nom est bien connu dans le monde aéronautique.

M. le ministre de la défense nationale. Ce n'est pas le même!

M. Dupic. Il a trouvé le moyen de donner quelques explications en ce qui concerne M. Jannès et la société.

M. le ministre de la défense nationale. Ce n'est pas le même Bloch que celui qui est connu dans l'aéronautique.

M. le général Corniglion-Molinier. C'est votre Bloch!

M. Dupic. Il n'y a peut-être que vous qui ne le connaissez pas dans le monde aéronautique.

Je suis sûr qu'il était bien connu avant que vous soyez connu comme ministre de la défense nationale.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Il était capitaine pendant la guerre de 1914. Je l'ai connu sur le champ de bataille.

M. Dupic. Que dit M. Bloch?

« J'aperçois que M. Jannès est présent ici. S'il prend part à notre réunion comme actionnaire, je n'y vois pas d'objection. Mais s'il détient la moindre parcelle d'autorité dans la société, je ne saurais l'admettre.

« Comment? Il s'agit, messieurs, — c'est M. Bloch qui parle — de la S. N. A. C. composée d'éléments qui ont fait la fortune des Farman, Henriot, Amiot, Marcel Bloch, éléments qui ont, une fois réunis, constitué une société dont la prospérité s'est élevée par degrés à un niveau remarquable. Sur le plan technique, elle mettait en chantier des prototypes particulièrement intéressants, et poursuivait la fabrication en série de nombreux avions. Elle développait des fabrications spéciales telles que trains d'atterrissage, compresseurs pour cabines étanches, tracteurs, trolleybus, etc. Elle avait acquis un renom qui, je puis le dire, lui avait permis de se classer première parmi ses semblables dans l'estime professionnelle accordée aux établissements de crédit. Elle terminait l'année 1947 par 202 millions de bénéfices après 73 millions de provisions.

« En un an tout cela s'effondra uniquement par la faute du chef qu'on lui a donné. Les hommes étaient les mêmes, les installations aussi. M. Jannès était nouveau et sa venue a suffi pour jeter bas un édifice lentement, passionnément et amoureusement construit.

« Je ne reviendrai pas sur les considérations que j'ai développées devant l'assemblée générale du 15 juin 1949 ».

Je veux passer maintenant à des questions plus incisives qui peuvent illustrer pour cette assemblée la façon dont on pratique la politique à la S. N. E. C. M. A., ainsi que dans les autres sociétés d'aéronautique.

Tout à l'heure on a accusé — et monsieur le général Corniglion-Molinier, vous ne vous en êtes pas privé — les communistes de décider la vie ou la mort de ces sociétés.

« Le conseil d'administration a été trompé constamment par son président. A qui fera-t-on admettre qu'un homme ayant le souci de la vérité, puisse annoncer, le 23 janvier 1949, des résultats superbes pour l'année 1948, alors qu'ils étaient catastrophiques? Cet homme passait son temps à faire son propre éloge et à dénigrer ses collaborateurs ».

Je vais plus loin: que disent certains membres du conseil d'administration? M. Jannès n'a rien prévu; les études ont été sacrifiées; le directeur technique, qui était à l'origine de nombreux avions remarquables, notamment du *Cormoran*, du 1080 et du 270, est remercié et remplacé par un homme dont le titre de gloire est d'avoir exécuté des petits avions de course en bois.

Voilà comment est vu le directeur M. Jannès par les membres du conseil d'administration.

Tout à l'heure, on a eu — je ne sais si c'est par franchise — ce petit « lâché » en disant: M. Jannès est un ami de M. René Mayer, il a fait ses preuves dans le passé.

Qui politise les usines de l'aéronautique? Mais ce sont ceux-là mêmes qui ont politisé les préfectures et qui flanquent dans les postes de préfets ou de sous-préfets leurs créatures; les mêmes qui partout, dans les ministères, pèsent sur l'activité du pays, et ceux-là, ce sont les amis du Gouvernement, les hommes de la IIIe Force, en particulier les préfets socialistes.

Je voudrais ne pas prolonger mon intervention. Cependant je voudrais dire que, quant à nous, communistes, cette politique que nous considérons comme contraire aux intérêts et à l'avenir de la France, ne doit pas se continuer. Tout à l'heure, à l'occasion de la discussion des articles, nous aurons l'occasion de préciser notre position.

Pour terminer, je dirai que nous sommes avec les travailleurs de l'aviation, les ouvriers, les cadres et les techniciens, pour lutter avec eux à seule fin de défendre les usines aéronautiques; nous lutterons avec eux pour sauvegarder non seulement les usines aéronautiques essentielles à un grand pays comme le nôtre, mais également l'indépendance de la France. Nous luttons pour sauvegarder le patrimoine de la nation. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme le président. La liste des inscrits étant épuisée, je donne la parole à M. Demusois.

M. Demusois. Je vous remercie beaucoup, madame le président, je n'en attendais pas moins de vous. Ce que je dois dire, c'est que vous m'auriez éviter de parler à une heure aussi tardive si j'avais pu bénéficier du droit de répondre, comme je le pensais, à M. le ministre avant qu'il ne quitte la tribune.

Ceci dit, je veux, ici, précisément, répondre à M. le ministre de la défense nationale, qui s'est efforcé avec des chiffres de justifier les raisons qui devaient conduire à la fermeture définitive de la Société nationale de constructions aéronautiques du Centre, au licenciement des ouvriers et, par là même, du fait du chômage, à la misère qui ne manquera pas de s'installer dans leur foyer.

Les chiffres que vous avez donnés, monsieur le ministre de la défense nationale, vous les aviez déjà produits à l'Assemblée nationale.

M. le ministre. Parfaitement, on ne saurait rien vous cacher!

M. Demusois. Je tiens à vous dire que les ouvriers de nos usines nationalisées, avec raison, s'intéressent à ces débats et qu'ils ont eu connaissance de vos chiffres.

« Le comité central d'entreprise de ladite société les a étudiés et examinés et — je m'en excuse — je veux vous donner la réponse qu'il fait à vos affirmations. Vous verrez par cette réponse — et nos collègues ici présent verront — que, contrairement à vous, il affirme que la société est viable, que les usines sont viables, et il en donne la preuve. Voici ce qu'il dit: « L'Etat devait à la S. N. C. A. C., au 31 décembre 1948, 2.500 millions et, d'autre part, tous les experts — l'Etat lui-même est contraint de l'admettre — reconnaissent que le capital social est insuffisant, qu'il devrait être relevé à 1.500 millions, niveau normal et en rapport avec l'importance du chiffre d'affaires et des immobilisations de la société. Placée dans cette situation, la S. N. C. A. C. aurait financièrement les possibilités suivantes pour l'exercice 1949:

Au crédit: payement des dettes de l'Etat, 2.500 millions; revalorisation du capital social, 1.500 millions, moins les 250 millions qui existent, à savoir 1.250 millions; à percevoir sur les marchés d'aviation, 3.400 millions; sur tracteurs stockés, 300 millions; sur production de tracteurs en 1949, 1.200 millions; à titre divers, remboursements, réparations, etc., 200 millions, soit au total: 8.850 millions.

Au débit, cette société accuse: dépenses d'exploitation (exercice 1949), 3.600 millions; à rembourser, dettes à court terme dues par la société, 5 milliards, soit au total 8.600 millions. Nous avons ainsi au crédit: 8 milliards 850 millions; au débit: 8 milliards 600 millions, ce qui donne, par conséquent, un excédent au crédit, de: 250 millions.

Ceci prouve déjà que, du point de vue commercial, le bilan établi est favorable.

M. Dulin. Alors, il faudra diminuer le prix des tracteurs!

M. Demusois. On ajoute encore: nous venons de voir, en considérant, ce qui est exact, les stocks de matières premières et les équipements en magasin représentant 80 à 90 p. 100 des approvisionnements nécessaires aux marchés actuels et les dépenses d'exploitation mensuelles de 300 millions, que la société peut conserver ses 7.000 travailleurs pendant les douze mois de 1949.

D'autre part, pour 1950, il restera, sur les 8.000 tracteurs prévus initialement, environ 5.000 tracteurs à fabriquer. A la cadence de trois cents par mois, les disponibilités financières de la société, ses besoins de trésorerie seraient assurés avec les autres fabrications à 100 p. 100. Ceci en supposant que pendant tout ce temps aucune commande ne soit trouvée.

Or, ajoute le comité d'entreprise, rien n'est plus fantaisiste, et il le prouve, en disant que, pour les seuls hélicoptères, une commande de plus d'un milliard est en perspective. Ces appareils sont demandés par des sociétés de bois coloniaux, par Electricité de France pour, dit-elle, économiser des centaines de millions dans les transports de matériaux, en réalisant des gains de temps importants pour la construction des barrages. Ils sont demandés aussi par des coopératives agricoles, pour la lutte contre les insectes, contre les gelées, pour la surveillance des forêts, pour prévenir les incendies, etc.

Dans ce rapport que, très probablement, vous devez connaître, monsieur le ministre de la défense nationale, le comité d'entreprise ajoute un certain nombre de considérations qui témoignent que, contrairement à vos affirmations, la société est viable et que, par conséquent, il n'y a nulle raison de la liquider, nulle raison de licencier les ouvriers, nulle raison de fermer les usines, nulle raison de mettre les ouvriers en chômage.

Voici ce que je devais dire, en me réservant d'y revenir dans la discussion des articles.

M. le ministre. Ils ont rédigé ce rapport avant l'échéance de la paye de juin, parce que, malheureusement, ils ont su ensuite par expérience que la trésorerie n'était pas en excédent!

M. Demusois. Je vous demande de tenir compte que j'ai eu soin de vous dire que le comité d'entreprise s'était préoccupé de la valeur des chiffres que vous aviez produits à l'Assemblée nationale, il n'y a pas tellement longtemps. C'est sur ces chiffres qu'il a donné ses observations, celles que je vous ai communiquées. Vous pouvez en juger.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.)

M. Georges Pernot. Je demande le renvoi à demain.

Mme le président. L'Assemblée voudra sans doute renvoyer à demain la suite de la discussion ? *(Assentiment.)*

M. le président de la commission. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Je demande, madame le président, que cette discussion soit reprise demain à quinze heures, la commission devant se réunir à quatorze heures trente.

Mme le président. Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 11 —

RENVOI POUR AVIS

Mme le président. La commission de l'agriculture demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits et autorisation d'engagement de dépenses au titre du budget général de l'exercice 1949 (dépenses civiles de reconstruction et d'équipement. — Opérations nouvelles) (n° 575, année 1949) dont la commission des finances est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 12 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique, qui aura lieu demain 11 juillet, à quinze heures:

Nomination d'un membre de la commission chargée d'examiner les demandes d'autorisation ou de renouvellements d'autorisation de jeux (application du décret du 6 novembre 1934);

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, tendant à modifier la législation relative aux allocations de logement (n° 588, année 1949);

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réorganisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques et de la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation et à la protection des secrets de la défense nationale (n°s 544 et 601, année 1949. — M. Alric, rapporteur; n° 602, année 1949, avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme. — M. Boisrond, rapporteur, et n° 606, année 1949, avis de la commission des finances. — M. Pellenc, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures vingt-cinq minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

LE 10 JUILLET 1949

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.*

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

DEFENSE NATIONALE

868. — 10 juillet 1949. — **M. Albert Denvers** demande à **M. le ministre de la défense nationale** quelle est la situation militaire actuelle des élèves aspirants de réserve admis au centre d'instruction des élèves aspirants de réserve des forces terrestres antiaériennes à Vincennes puis au centre pratique de tir de D. C. A. de Biscarrosse, ces élèves aspirants de réserve ayant été démobilisés en raison de l'armistice avant que leur nomination ait été effective.

EDUCATION NATIONALE

869. — 10 juillet 1949. — **M. Luc Durand-Réville** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** les mesures qu'il compte prendre en vue de favoriser l'enseignement de la langue française à l'étranger; et en particulier s'il ne serait pas possible d'instituer des prix, dont certains pourraient consister en un séjour d'été en France pour les étudiants étrangers qui se spécialiseraient dans la préparation du professorat de français.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

870. — 10 juillet 1949. — **M. Albert Denvers** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un propriétaire dont la propriété sinistrée se trouve dans un périmètre de remembrement a acquis, en dehors des services de la reconstruction, un terrain de remplacement en vue de commencer immédiatement la reconstruction de son immeuble et a sollicité l'immunité des droits d'enregistrement prévus par l'article 69 de la loi du 28 octobre 1946; que les services locaux de l'enregistrement se refusent à accorder le bénéfice de cette immunité sous prétexte que l'autorisation de transfert des dommages de guerre n'a pas été donnée préalablement à cette acquisition; que par ailleurs, les services locaux de la reconstruction semblent faire de l'acquisition préalable d'un terrain, une condition nécessaire à la délivrance de l'autorisation de transférer le droit aux dommages de guerre sur le terrain de remplacement puisqu'ils exigent du sinistré le certificat négatif individuel d'inscription hypothécaire et le certificat négatif des

transcriptions aliénatives pour la propriété sinistrée et pour le terrain de remplacement, et demande: 1° si, la position prise par les deux administrations ne lui paraît pas contradictoire et de nature à rendre inopérantes les dispositions de l'article 69 de la loi du 28 octobre 1946; 2° si le sinistré est fondé à introduire une demande en restitution des droits perçus, étant bien entendu que l'acquisition a été faite en se référant à la loi du 28 octobre 1946 et d'autre part que la valeur du terrain de remplacement n'excède pas la valeur du terrain sur lequel se trouvait la propriété sinistrée, quand l'autorisation de transfert lui aura été accordée.

871. — 10 juillet 1949. — **M. Mamadou Dia** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que certaines taxations grèvent lourdement le prix de certains produits métropolitains que l'Afrique occidentale française importe en grandes quantités; qu'ainsi, la farine consommée en Afrique noire se trouve frappée par une taxe de péréquation de 82 fr. 40 par quintal destinée à soutenir la caisse des fabricants métropolitains de biscuits et de biscottes; et d'une taxe de 250 francs destinée à la caisse de sécurité sociale agricole; et demande s'il envisage de supprimer un tel régime de taxations qui constitue une des causes de la hausse des prix dans les territoires d'outre-mer.

872. — 10 juillet 1949. — **M. Antoine Vourc'h** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques,** en application des lois combinées du 18 août 1936 (art. 4), 15 février 1946 (art. 10), 8 août 1947 (art. 21), 27 février 1948 (art. 18) et du décret du 18 décembre 1948, quelle est la date légale de mise à la retraite d'un fonctionnaire d'Etat appartenant au service sédentaire (limite d'âge de l'emploi soixante ans au 11 août 1947): 1° né le 4 juillet 1885; 2° entré dans l'administration le 15 mars 1911 et n'ayant, depuis cette date, aucune interruption de service; 3° ayant soixante ans sept mois et onze jours le 15 février 1946; 4° père de deux fils morts pour la France; 5° et ayant obtenu une prolongation d'activité en vertu du décret du 18 décembre 1948.

FRANCE D'OUTRE-MER

873. — 10 juillet 1949. — **M. Mamadou Dia** expose à **M. le ministre de la France d'outre-mer** que d'après des informations officielles un certain nombre de produits d'Afrique occidentale française destinés à l'exportation remplissent encore les magasins et les entrepôts, par suite de difficultés de payement dont les importateurs métropolitains ne pourront pas être responsables; et demande quelles mesures il compte prendre pour donner aux producteurs et aux exportateurs d'Afrique occidentale française les garanties qui doivent être la contre-partie de l'effort de production exigé.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

874. — 10 juillet 1949. — **M. Albert Denvers** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** pour quelles raisons ses services départementaux exigent des sinistrés qui sollicitent l'autorisation de transfert de leur créance dommages de guerre sur un autre emplacement, les certificats négatifs individuels d'inscription hypothécaire et les certificats négatifs des transcriptions aliénatives se rapportant aux deux propriétés.

875. — 10 juillet 1949. — **M. Albert Denvers** expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** qu'un immeuble à usage de commerce faisait en 1939 l'objet d'une location; que l'immeuble a été complètement détruit par faits de guerre; que le propriétaire de l'immeuble, conformément à la loi du 28 juillet 1942, est tenu, en cas de reconstruction, de remettre l'immeuble à la disposition du locataire s'il est reconstruit à l'emplacement de l'ancien immeuble, même si l'assiette dudit immeuble a subi des modifications légères (loi du 28 juillet 1942, art. 2); que, toutefois, le propriétaire a la possibilité: 1° de transférer son dommage dans un autre lieu; 2° de céder son dommage pour être réemployé dans un autre lieu: 3° de ne pas reconstruire et de solliciter de l'Etat le montant de l'indemnité forfaitaire; et demande quels sont, dans ce cas, les droits du locataire qui va se trouver évincé du fait qu'il perdra la valeur de son fonds de commerce, soit par la faute du propriétaire qui ne reconstruira pas ou qui cédera ses dommages, ou qui réemploiera ailleurs, soit même du fait qu'il ne pourra reconstruire à l'endroit désigné par suite des opérations de remembrement.

876. — 10 juillet 1949. — **M. Albert Denvers** expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** qu'un propriétaire se propose de construire, en partie de ses propres deniers, une maison d'habitation, après avoir obtenu le permis de construire délivré par le maire, en application de l'ordonnance n° 45-2542 du 27 octobre 1945; qu'en vue de poursuivre l'achèvement des travaux, il a demandé l'autorisation de transférer sur cet édifice, une créance de dommages de guerre suivant la loi du 26 octobre 1946 et le payement de l'indemnité au moyen des titres prévus par la loi n° 48-1973 du 31 décembre 1948 (art. 10); et demande si la délivrance de ces titres est subordonnée à la délivrance par le délégué départemental à la reconstruction d'un second permis de bâtir (prévu par l'arrêté du 13 septembre 1946) pour le même immeuble dont la construction a déjà été autorisée dans des conditions de droit commun.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

877. — 10 juillet 1949. — **M. Marcel Breton** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que la loi du 22 août 1946 prévoit que l'allocation « salaire unique » cesse d'être due lorsque le salaire de la femme est supérieur au tiers du salaire de base; que d'autre part, dans le calcul de la cotisation à acquitter pour le travail à domicile, l'employeur est autorisé à effectuer un abattement de 15 p. 100 (arrêté du 21 janvier 1936); et demande si, pour le calcul du tiers du salaire de base, il ne serait pas logique que l'abattement de 15 p. 100 (frais professionnels) puisse être déduit par le salarié pour déterminer son droit à l'allocation « salaire unique ».

Errata

à la suite du compte rendu in extenso de la séance du 6 juillet 1949.

(*Journal officiel*, Débats, Conseil de la République, 7 juillet 1949.)

QUESTIONS ÉCRITES

Page 1767, 3e colonne:

Question 819. Lire: « M. André Plait expose à M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil (postes, télégraphes, téléphones) », au lieu de: « M. André Plat expose à M. le président du conseil (postes, télégraphes, téléphones) ».

Question 850. Lire: « M. Alfred Westphal », au lieu de: « M. Alfred A. Westphal ».

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

Séance du dimanche 10 juillet 1949.

SCRUTIN (N° 164)

Sur la motion préjudicielle de M. Berlioz tendant à ajourner la discussion du projet de loi relatif à la réorganisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques et de la S. N. E. C. M. A.

Nombre des votants	250
Majorité absolue	126
Pour l'adoption	20
Contre	230

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour:

MM.
Berlioz.
Biaka Boda.
Calonne (Nestor).
Chaintron.
David (Léon).
Demusois.
Mlle Dumont (Mireille), Bouches-du-Rhône.
Mme Dumont (Yvonne), Seine.
Dupic.
Duloit.
Franceschi.
Mme Girault.
Haïdara (Mahamane).
Marrane.
Martel (Henri).
Mostefai (El-Hadi).
Petit (Général).
Primet
Mme Roche (Marie).
Souquière.

Ont voté contre:

MM.
Abel-Durand.
Alric.
André (Louis).
Assaillit.
Aubé (Robert).
Auberger.
Aubert.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Bardonnèche (de).
Barré (Henri), Seine.
Barret (Charles), Haute-Marne.
Barthe (Edouard).
Benchiha (Abdelkader).
Bène (Jean).
Bernard (Georges).
Berthoin (Jean).
Biatarana.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudet (Pierre).
Boulangé.
Bozzi.
Breton.
Brettes.
Brizard.
Mme Brossolette (Gilberte-Pierre).
Brousse (Martial).
Brune (Charles).
Brunet (Louis).
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Cassagne.
Cayrou (Frédéric).
Chalamon.
Chambriard.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet (Gaston).
Chazette.
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Cordier (Henri).
Cornu.
Coty (René).
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Delaré.
Mme Delabie.
Delalande.
Delfortrie.
Delorme.
Delthil.
Denvers.
Depreux (René).
Descomps (Paul-Emile).
Dia (Mamadou).
Djamad (Ali).
Doucouré (Amadou).
Dubois (René-Emile).
Duchet (Roger).
Dulin.
Dumas (François).
Durand (Jean).
Durand-Réville.
Durieux.
Ehm.
Félice (de).
Ferracci.
Ferrant.
Fléchet.
Fournier (Bénigne), Côte-d'Or.
Fournier (Roger), Puy-de-Dôme.
Franck-Chante.
Gadoin.
Gaspard.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
Geoffroy (Jean).
Giacomoni.
Glauque.
Gilbert Jules.
Gouyon (Jean de).
Grassard.
Gravier (Robert).
Grégory.
Grenier (Jean-Marie).
Grimal (Marcel).
Grimaldi (Jacques).
Gros (Louis).
Gustave.
Hauriou.
Héline.
Jaouen (Yves).
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalenzaga.
Lachomette (de).
Lafay (Bernard).
Laffargue (Georges).
Lafforgue (Louis).
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gontrie (de).
Lamarque (Albert).
Lamousse.
Landry
Lasalarié.
Laurent-Thouverey.
Le Guyon (Robert).
Lelant.
Le Léannec.
Lemaire (Marcel).
Lemaître (Claude).
Léonetti.
Liotard.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Maire (Georges).
Malecot.
Manent.
Marcilhacy.
Maroger (Jean).
Marty (Pierre).
Masson (Hippolyte).
Jacques Masteau.
Mathieu.
Maupeou (de).
Maupoil (Henri).
Maurice (Georges).
M'Bodje (Mamadou).
Menditte (de).
Menu.
Meric.
Minvielle.
Molle (Marcel).
Monichon.
Montullé (Laillet de).
Morel (Charles).
Moutet (Marius).
Naveau.
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Paget (Alfred).
Pajot (Hubert).
Paquirissamypoullé.
Pascaud.
Patenôtre (François), Aube.
Patient.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Pernot (Georges).
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pinton.
Marcel Plaisant.

Plait.
Poisson.
Pouget (Jules).
Pujol.
Raincourt (de).
Randria.
Razac.
Renaud (Joseph).
Restat.
Reynouard.
Robert (Paul).
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Roux (Emile).
Rucart (Marc).
Ruin (François).
Rupied.
Salah (Menouar).
Saint-Cyr.
Saller.
Sarrien.
Satineau.
Schleiter (François).
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Serrure.
Siaut.
Sid-Cara (Chérif).
Signé (Nouhoum).
Sisbane (Chérif).
Socé (Ousmane).
Soulhon.
Symphor.
Taillades (Edgard).
Tamzali (Abdennour).
Tellier (Gabriel).
Ternynck.
Mme Thome-Patenôtre (Jacqueline), Seine-et-Oise.
Totolehibe.
Tucci.
Valle (Jules).
Vanrullen.
Varlot.
Vauthier.
Verdeille.
Villoutreys (de).
Viple.
Voyant.
Walker (Maurice).
Yver (Michel).
Zafimahova.

S'est abstenu volontairement:

M. Hamon (Léo).

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Ba (Oumar).
Bataille.
Beauvais.
Bechir Sow.
Berlaud.
Bolifraud.
Bouquerel.
Bourgeois.
Bousch.
Chapalain.
Chetenay.
Chevalier (Robert).
Corniglion-Molinier (Général).
Coumaud.
Couzigny.
Cozzano.
Deba-Bridel (Jacques).
Dietheim (André).
Doussot (Jean).
Driant.
Drome.
Mme Eboué.
Estève.
Fleury.
Fouques-Duparc.
Fourrier (Gaston), Niger.
Fraissinette (de).
Gaulle (Pierre de).
Garcia (Lucien de).
Hebert.
Hoeffel.
Houcke.
Jacques-Destrée.
Kalb.
Labrousse (François).
Lassagne.
Lassalle-Séré.
Le Basser.
Lecacheux.
Leccia.
Le Digabel.
Léger.
Emilien Lieutaud.
Lionel-Pélerin.
Loison.
Madelin (Michel).
Malonga (Jean).
Marchant.
Montplembert (de).
Muscatelli.
Olivier (Jules).
Pinvidic.
Pontbriand (de).
Rabouin
Radius.
Teisseire.
Tharradin.
Torrès (Henry).
Vitter (Pierre).
Vourch.
Westphal.
Zussy.

Excusés ou absents par congé:

MM.
Ignacio-Pinto (Louis).
Réveillaud.
Soldani.
Mme Vialle (Jane).

N'ont pas pris part au vote:

M. Gaston Monnerville, président du conseil de la République, et Mme Devaud, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 257
Majorité absolue..... 129

Pour l'adoption..... 20
Contre 237

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Ordre du jour du lundi 11 juillet 1949.

A quinze heures. — SÉANCE PUBLIQUE

1. — Nomination d'un membre de la commission chargée d'examiner les demandes d'autorisation ou de renouvellements d'autorisation de jeux (application du décret du 6 novembre 1934).

2. — Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, tendant à modifier la législation relative aux allocations de logement. (N° 588, année 1949. — M. N..., rapporteur.)

3. — Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réorganisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques et de la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation et à la protection des secrets de la défense nationale. (N°s 544 et 601, année 1949. — M. Airic, rapporteur; et n° 602, année 1949. — Avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme. — M. Boisrond, rapporteur; et n° 606, année 1949. — Avis de la commission des finances. — M. Pellenc, rapporteur.)

Les billets portant la date dudit jour et valables pour la journée comprennent:

1er étage. — Depuis M. Litaise, jusques et y compris M. Henri Maupoil.

Tribunes. — Depuis M. Georges Maurice, jusques et y compris M. Poisson.

Liste des projets, propositions ou rapports mis en distribution le lundi 11 juillet 1949.

N° 575. — Projet de loi portant ouverture de crédits au titre du budget de 1949 (dépenses civiles de reconstruction et d'équipement. — Opérations nouvelles).

N° 600. — Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la levée de l'immunité d'un député, d'un conseiller de la République ou d'un conseiller de l'Union française.

N° 603. — Projet de loi autorisant la ratification du statut du Conseil de l'Europe et fixant les modalités de désignation des représentants de la France à l'Assemblée consultative prévue à ce statut.

N° 604. — Projet de loi relatif à la situation des élèves recrutés au concours de 1947 de l'école centrale des arts et manufactures.

N° 605. — Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter la liste des inéligibilités prévues par la loi du 30 novembre 1875 sur l'élection des députés.

Commission de la défense nationale.

Séance du dimanche 10 juillet 1949.

Présents. — MM. Airic, Aubé (Robert), Corniglion-Molinier (Général), Rotinat, Rupied.

Excusés. — MM. Barré, Gouyon (Jean de), Madelin, Rogier.

Convocations de commissions.

La commission des affaires étrangères se réunira le mercredi 13 juillet 1949, à quatorze heures trente (local n° 201):

I. — Examen du rapport de M. Michel Debré sur le projet de loi (n° 603, année 1949) tendant à la ratification du statut du Conseil de l'Europe et à la désignation de la délégation française à l'Assemblée consultative.

II. — Examen du rapport de M. Marius Moutet sur le projet de loi (n° 582, année 1949) tendant à la ratification du traité d'amitié conclu le 26 juin 1947 entre la France et les Philippines.

III. — Désignation d'un rapporteur provisoire pour le projet de loi (n° 7168 A. N.) tendant à la ratification du pacte Atlantique.

La commission de l'agriculture se réunira le mardi 12 juillet 1949, à quinze heures trente (local n° 214):

I. — Suite de l'examen pour avis de la proposition de loi (n° 423, année 1949) tendant à majorer les indemnités dues au titre des législations sur les accidents du travail. — M. Saint-Cyr, rapporteur pour avis.

II — Nomination d'un rapporteur pour avis sur le projet de loi (n° 575, année 1949) portant ouverture de crédits et autorisation d'engagement de dépenses au titre du budget général de l'exercice 1949 (Dépenses civiles de reconstruction et d'équipement. — Opérations nouvelles).

La commission de la défense nationale se réunira le lundi 11 juillet 1949, à quatorze heures trente (local de la commission des finances):

Audition de M. le ministre de la défense nationale sur le projet de loi portant réorganisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques et de la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation.

Rectificatif.

La commission des finances se réunira le lundi 11 juillet 1949, à quatorze heures trente au lieu de quinze heures (local de la commission):

Additif à l'ordre du jour.

Audition de M. le minstre de la défense nationale sur le projet de loi portant réorganisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques et de la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation (réunion commune avec la commission de la défense nationale).

Additif à l'ordre du jour des séances que tiendra la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale le lundi 11 juillet 1949, à quatorze heures quarante-cinq, et le mardi 12 juillet 1949, à neuf heures quarante-cinq (local n° 202):

Lundi 11 juillet 1949.

II. — Désignation du rapporteur de la proposition de loi (n° 600, année 1949), adoptée par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, tendant à fixer les conditions dans lesquelles peut être levée l'immunité d'un député, d'un conseiller de la République ou d'un conseiller de l'Union française.

Mardi 12 juillet 1949.

IV. — Examen de la proposition de loi (n° 600, année 1949), adoptée par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, tendant à fixer les conditions dans lesquelles peut être levée l'immunité d'un député, d'un conseiller de la République ou d'un conseiller de l'Union française.

Réunions du lundi 11 juillet 1949.

Commission de l'éducation nationale, des beaux-arts, des sports, de la jeunesse et des loisirs, à quinze heures. — Local n° 207.

Commission de la famille, de la population et de la santé publique, à quinze heures. — Local n° 211.

Commission des finances, à quatorze heures trente. — Local de la commission.

Commission de la France d'outre-mer, à dix-sept heures. — Local n° 215.

Commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, à quatorze heures quarante-cinq. — Local n° 202.

Commission du travail et de la sécurité sociale, à quatorze heures quinze. — Local n° 213.

Commission de la défense nationale, à quatorze heures trente. — Local de la commission des finances.

Paris. — Imp. des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.